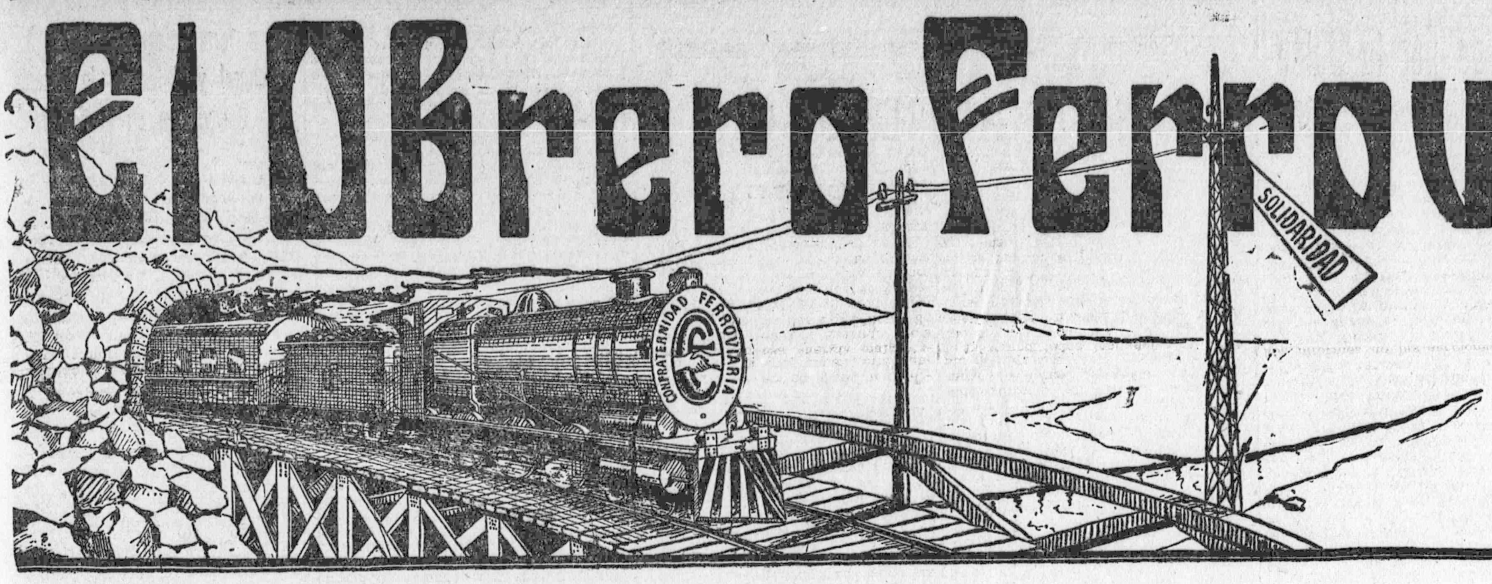
AÑO I — Buenos Aires, Diciembre 16 de 1922 — Núm. 5

El Obrero Ferroviario



Organo de la
UNION FERROVIARIA
Aparece quincenalmente - 3ª Época
PORTE PAGO
Redacción y Adm.
MÉJICO 1856 - U. T. 3180 Lib.

Las empresas pueden aumentar los actuales salarios, y los aumentarán si los trabajadores lo quieren

En el número anterior analizábamos y señalábamos las causas fundamentales que han obligado a las empresas en 1920 a conceder los aumentos de sueldos que todos conocen. El factor más importante, decíamos — y lo repetimos nuevamente —, ha sido el acercamiento operado en aquella fecha entre la ex Federación Ferroviaria y La Fraternidad, que culminó en la creación de la Confraternidad Ferroviaria, en cuyo seno se agruparon ambas entidades.

El desarrollo sorprendente, el entusiasmo con que había sido acogida la nueva institución, obligó a las empresas a desprenderse de unas cuantas libras con las cuales habían creído apagar el entusiasmo y enterrar la organización de los trabajadores del riel, antes de que alcanzara la debida solidez.

En la actualidad se está operando el mismo fenómeno. Los trabajadores, reconociendo las bondades que ofrece la estructura que se ha dado la **Unión Ferroviaria**, se apresuran a engrosar sus filas; de todas partes nos llegan solicitudes de ingreso; de todas las secciones recibimos noticias de la reacción que felizmente se está operando. El mismo murmullo, el mismo descontento de 1920 se está notando en la fecha; en las estaciones, playas, oficinas y talleres se dejan oír como entonces estas palabras: "¿Apurarme a trabajar? ¡Bah! Que pongan más gente; total, para lo que nos pagan, demasiado producimos". Evidentemente, el gremio ferroviario va dejando su apatía y nuevamente se apresta a realizar otro esfuerzo que no cabe la menor duda finalizará con la conquista de nuevas e importantes mejoras.

Es probable que esta vez intenten una vez más matar ese espíritu de franca decisión que se está notando entre los ferroviarios con una irrisoria migaja que poco o nada podrá cambiar la situación apremiante de sus hogares. Decíamos en el número anterior que las empresas atravesaban por el momento más próspero de su existencia. Esta vez insistimos en que las empresas están en perfectas condiciones de efectuar nuevos y apreciables desembolsos, y estamos seguros que lo harán, pero ya hemos dicho que tratarán de engañar a los trabajadores con una insignificancia, para asignar buenas prebendas a los altos jefes — ingleses por excelencia —, y esto es lo que debe evitarse, y lo evitaremos, no cabe la menor duda, si permanecemos unidos y si nos interesamos y nos aprestamos a la lucha en las filas de la Confraternidad.

Nuestras asambleas deben estar repletas; cada socio debe encontrar en el local social su escuela, su cuartel, su punto de concentración, donde deben coordinarse ideas y opiniones para la mejor materialización de nuestras aspiraciones. Es necesario tener presente que no es lo suficiente adherirse a una entidad, es preciso velar por su engrandecimiento y contribuir cada socio con sus conocimientos a su firme desarrollo.

Es necesario concurrir a las asambleas, porque en ellas se aprenden verdades. Es necesario concurrir a las asambleas, porque es necesario no ser víctimas de nuevos engaños. Es necesario que todos por igual nos ocupemos de la organización, porque en el mismo grado nos interesa.

Con entusiasmo, pues, debemos encarar nuestra organización, cuyo risueño porvenir se vislumbra, pero es necesario que ese entusiasmo — que, como hemos dicho se nota en todas partes — sea un entusiasmo de hierro que no se aplaque por nada ni por nadie.

Y decimos que nuestro entusiasmo y decisión deben ser de hierro, porque es bueno recordar y reconocer que con los aumentos concedidos por las empresas en 1920, aun cuando no han conseguido lo que esperaban, es decir, la destrucción de la Confraternidad, por lo menos han podido alejar de nuestras filas a una buena porción de compañeros, creídos, sin duda, de que tal desprendimiento era espontáneo e indicaba que los capitalistas ferroviarios estaban dotados de un espíritu altamente humanitario, y por consiguiente no tardarían en mejorar nuevamente a sus obreros.

La realidad, sin embargo, bien pronto les hizo ver lo contrario, y poco después de aquellos aumentos las empresas entraron en un período de franca economía; por todas partes aparecían destituciones, y los recargos de horarios se sucedían a granel. Para conseguir sus propósitos sin ser molestadas, las empresas iniciaron una campaña de difamación en contra de la Confraternidad, campaña que ha sido secundada maravillosamente por algunos trabajadores consciente o inconscientemente.

Nada extraño sería, pues, que en esta emergencia pretendieran hacer víctimas a los trabajadores de una nueva treta. La campaña de descrédito no la han suspendido aún, y, por el contrario, la intensificaron en estos últimos meses, colocando a sus órdenes nuevos y fieles servidores; pero lo cierto es que todas esas maniobras están sufriendo el más rotundo fracaso: no otra cosa significa — como hemos dicho más arriba — el constante ingreso de trabajadores en las filas de la **Unión Ferroviaria**.

Terminamos, pues, exhortando a los ferroviarios a trabajar por el engrandecimiento de la **Unión Ferroviaria**, seguros de que al hacerlo así, no harán más que trabajar por su propia emancipación y el bienestar de sus hogares. De la acción que seamos capaces de desarrollar dependen nuestras futuras conquistas, y los momentos no pueden ser más propicios para efectuar nuevos avances! ¡A trabajar, pues, con entusiasmo, con cariño y con fe en el triunfo de nuestra querida organización!

Desmentido

En uno de esos diarios que andan por esas calles predicando confusión entre los trabajadores aparece una nota donde se dice que la **Unión Ferroviaria** mandó hacer 25 mil carnets a una imprenta donde trabajan carneros.

Para satisfacción de los trabajadores ferroviarios, declaramos que se llamó a licitación, y de los diversos presupuestos presentados hemos aceptado el de la **Federación Gráfica Bonaerense.**

Queda, pues, aclarado que los carnets de los ferroviarios han sido encargados a la institución que agrupa en su seno a los trabajadores gráficos.

El diario que ha dado la noticia que motiva estas líneas, es "Bandera Proletaria" de fecha 12 del actual.

Nuestro proceder, pues, no puede ser más correcto y solidario. ¿Podrían, en cambio, decirnos dónde se confecciona "Bandera Proletaria" a fin de saber si la prédica de sus escribidores está en concordancia con el procedimiento de los mismos?

Organizarse es triunfar

Marcha el tiempo incontenible mente, su compás continuado sin intermitencias, que data de épocas remotas, ha sido observado y medido en su largo andar invariable, transformador y misterioso por el instinto y la ciencia humanos — según su grado de cultura — catalogando en la historia de los pueblos los cambios impuestos fatalmente a los hombres y a las cosas.

Estamos todavía en la lucha, y quién sabe cuándo acabará. La naturaleza es hostil y la inteligencia poca, pero el caso es que se prospera poquito a poco, y hoy podemos decir gracias al esfuerzo de no pocos titanes de acción y cerebro, que lo más escabroso del camino está salvado. Libertando las máquinas cautivas de los privilegiados y quitando a estos mismos el monopolio de la enseñanza primaria y superior, la tierra y la libertad nos corresponderá de hecho a todos por igual.

Esto nos induce a tener fe en el porvenir.

La historia nos enseña muchas cosas útiles, pero nada concreto respecto a la antigüedad y origen del hombre, por cuanto hay teorías diametralmente opuestas. Pero suponiendo que el hombre primitivo de la edad de piedra, allá cuando la era de los trogloditas, acostumbrado a la falta de comodidades, no tuviera mayores exigencias por carecer del estímulo que nos invita a procurar la adquisición o creación de nuevos objetos de uso o consumo, como así también mayores motivos de expansión espiritual, hemos de imaginarlo capaz de aspirar — porque así lo comprueban los hechos — mejoras en su vida semianimal todavía y con aptitudes adquisitivas, no importa su estado de autrofagia, así y todo domina al resto de los animales mejores provistos por la naturaleza de medios necesarios para la agresión salvaje proveedora de los medios de vida.

A pesar de los tiempos que ha se inició la guerra (probablemente en el primer instante de manifestación vital) es contemporánea, y alerta en su puesto no descuida un segundo su lugar prominente entre las relaciones sociales, imponiéndose austero como en tiempos pretéritos, sencillamente porque estamos frente a frente cada cual defendiendo su presa, tal como el perro muestra sus dientes cuando su hueso está en peligro, y como no hay más razón que la fuerza, el que más de ésta tenga, mayor de aquélla conseguirá.

Afortunadamente, con el andar constante del tiempo se van imponiendo modificaciones sucesivas a las relaciones sociales, imposiciones que debido a las necesidades de cada época son impostergables, y aunque por su forma violenta exigen contribuciones de sangre y conmueven profundamente los espíritus de ambas clases, no tardan en hacerse ley restableciendo aparentemente la paz — porque no es posible de una manera franca, mientras exista la desigualdad —, vuelven las cosas a normalizarse no sin haber tumbado en la revuelta baluartes rancios de privilegios odiosos. Para ejemplo tenemos las revoluciones francesa y rusa, sin contar otras de menor cuantía, esta última principalmente ha dado un gran paso hacia el comunismo sin lograr, desgraciadamente por causas fatales ajenas a la voluntad de los hombres que la encabezaron, consumar la obra definitivamente aplastando el sistema corrupto, del en cierto modo caduco capitalismo; pero si no ha sido esta vez en dicho lugar, será otra vez en distinto punto, que producirá la erupción mejores resultados.

Así se viene jalonando el camino de la historia con un ritmo continuado desde los primeros pasos del hombre sobre la tierra, organizando y organizándose indefinidamente.

Pero tenemos por desgracia un buen plantel de ilusos poseídos de infulas donjuanescas, que se creen capaces de volar, y apenas si arrastrándose andan perdidos en el laberinto de su propia ignorancia. Muy capaces se sienten de orientar y como su desorientación es innata, tuercen y enlodan inconsideradamente el ideal de aquellos grandes hombres como Tolstoi, Kropotquine y otros, que pusieron su corazón en el pueblo y sus ideales en las alturas inmaculadas del porvenir marcando el norte de las aspiraciones alcanzables previo concurso de los hombres de conciencia y no de los tartufos.

Ya estaríamos en un plano muy superior si hubiera cooperación inteligente aprovechando esa energía malgastada en atropellos mutuos encaminándola hacia un mismo fin daría productos de incalculable magnitud. Dar el máximo de nuestro saber en favor de un porvenir mejor, es el ideal de todo hombre que se sienta capaz de defender sus hijos de la negra miseria; oponerse o permanecer neutral es sentirse incapaz de proteger su prole, y equivale a suicidarse civilmente, entregándose indefenso a las tenebrosas maquinaciones de la jauría capitalista, puede bien transferirse de hombre a cosa y habrá ganado con el cambio la sociedad.

No hay que dormirse, pues, ni embriagarse en promesas, como tampoco alejarse del compañero que si en los lugares de trabajo nos encontramos obligatoriamente, obligados estamos a ser consecuentes y buenos compañeros, por cuanto las causas que nos unen en el trabajo son las mismas que nos mueve desde afuera, y es así que las pocas deficiencias existentes son sólo en apariencia, porque tanto el peón como el jefe, el inspector o el empleado, viven al día produciéndose indistintamente en sus hogares la miseria cuando no tienen a quien vender su trabajo, ya sea muscular o intelectual.

Que seamos pequeños individualmente poco importa, de grano en grano se completa el granero, todos nos correspondemos en mayor o menor grado recíprocamente en forma de cadena sin fin, eslabonando el presente al pasado y al porvenir. Sin las partes el todo no es posible. Hagamos, pues, por ser dignos enalteciéndonos y contribuyamos todos con nuestra unidad, que por minúscula que sea no ha de pecar si lleva toda la grandeza de la sinceridad.

Tanto importa para el progreso colectivo la contribución del hombre primitivo que inventó la flecha, como el tributo del que aplicó la mecánica a las fuerzas naturales, desde que éste no sería nada sin aquél. ¿Qué hubiera sido Marconi sin Hertz, Santos Dumont sin Verne? ¿Y qué la civilización sin la imprenta?

Así como todos los adelantos alcanzados en las postrimerías del siglo XIX y en lo que va del XX se debe al concurso de los infinitos siglos anteriores, así también los que vengan después recogerán lo que nosotros dejemos.

En las organizaciones obreras hay un registro abierto en el que deben inscribirse todos aquellos que dependan de un salario, ninguno debe omitir su firma responsabilizándose con su persona.

En cuanto al fin ya saben cuál es: agregar un nuevo capítulo a la historia de nuestro movimiento emancipador. ¿Seremos capaces? A demostrarlo en la organización, porque a organizarse llaman.

José María ALVAREZ.

Rosario, diciembre de 1922.

Un éxito esperado

LA REORGANIZACION DE BUENOS AIRES OESTE

La sección cabecera del F. C. Oeste ha quedado reorganizada definitivamente el 4 del actual, integrada por elementos sanos que anhelan llevar adelante la noble tarea que se han impuesto, convencidos de que, al prestar sus energías por el engrandecimiento de la organización de los ferroviarios, cooperan al bienestar de los trabajadores del riel.

Los ferroviarios conocen perfectamente las alternativas de esta importante sección, que en los últimos años poco hizo por los intereses del gremio. Una extraña morbosidad la había acometido, restándole toda acción que significara tan siquiera preocupación por los problemas de sus asociados. El vacío que paulatinamente le hacía la mayoría de los compañeros estaba reflejado en la informalidad de sus representantes, quienes sin tener para nada en cuenta la confianza que se les había dispensado, se representaban únicamente a sí mismos, sirviendo — tal vez inconscientemente — los intereses de los capitalistas del riel.

Por suerte la situación ha cambiado fundamentalmente; los camaradas tienen el deber de subsanar los yerros de que en parte son culpables. Una nueva era se inicia, y por lo tanto es menester que todos los asociados contribuyan con su esfuerzo a que ésta llegue a feliz término.

Desde hoy en adelante será necesario que todos por igual, sin distinción alguna, se interesen por lo buena marcha de la sección, cooperando con su inteligencia y buena voluntad para allanar todos los obstáculos que intercepten o dificulten el normal desarrollo de la organización, para que ésta pueda seguir sin entorpecimientos la obra que está llamada a realizar.

La comisión ejecutiva nombrada ha cumplido con su deber al despejar las dudas existentes, encarrilando a la organización por su verdadera ruta. Ahora coresponde a todos los camaradas de la sección continuar la obra comenzada por los que están al frente de la misma, trabajando como se debe para que la sección Buenos Aires Oeste vuelva a ocupar el lugar que le corresponde en la lucha contra el capitolismo ferroviario, en la seguridad de que volverán a reverdecer los triunfos que otrora supiera conquistar. Es menester que los éxitos de los cuales se enorgullecía esta sección tengan su repetición en el futuro, para demostrarle a la clase trabajadora en general que el espíritu de sus componentes no ha decaído en lo más mínimo, pese a cuanto se pueda haber dicho en ese sentido, con intenciones inconfesables.

Que el tiempo corrobore lo que debe ser un anhelo de todos los camaradas conscientes.

Juan MURPY.

La "Unión Ferroviaria" triunfa

Después de la celebración del congreso extraordinario de Tráfico y Talleres, del que surgió la "Unión Ferroviaria," nadie hubiera creído, ni el más optimista de los hombres, de que ésta — dado las condiciones en que había quedado el gremio ferroviario después del primer congreso de Tráfico y Talleres — se impondría y triunfaría de una manera absoluta en casi todos los ferrocarriles de la república en un plazo tan breve.

Sin embargo, hoy, con el regocijo que es de imaginarse, podemos proclamar bien alto el triunfo definitivo de la "Unión Ferroviaria." Y esto no lo decimos por decirlo o por engañar a nadie, sino en base de hechos que diariamente se producen y que estamos en condiciones de comprobar en cualquier momento.

Las secciones que en momentos de confusionismo y desorientación, producido por camarillas que accidentalmente se hallaban a su frente, se disolvieron o no dieron señales de vida, hoy la casi totalidad se está reorganizando y con tan buenos resultados que algunas han conseguido agrupar mayor cantidad de asociados que los que tenían anteriormente.

Empezaremos a citar a la sección Buenos Aires Oeste, por ser en ésta donde un pequeño grupo encabezó y dirigió la escisión, creó el llamado comité de relaciones con el fin de combatir a la Confraternidad Ferroviaria y a la "Unión Ferroviaria," para lo cual se han dado también y con pomposidad el título de "F. Ferroviaria".

Por todos estos antecedentes, cualquiera se supone que allí la mayoría de los ferroviarios respondía a los individuos que figuran como dirigentes de la oposición a la "Unión Ferroviaria," sin embargo es todo lo contrario. Los ferroviarios de la citada sección nunca respondieron a la camarilla que se había entronizado en los puestos directivos de la misma. Lo que ocurría es que la mayoría de los ferroviarios, asqueados por los bajos procedimientos que éstos empleaban, se habían retirado de la misma, y hoy llamados para constituir la sección de la "Unión Ferroviaria" han acudido en gran número, y tan es así que en menos de una semana se alistaron más de 150 compañeros, lo que permitió designar la Comisión Ejecutiva y en estos momentos está desarrollando gran actividad para organizar a la mayoría de los obreros de la misma, cuyos buenos resultados se van apreciando día a día con el ingreso constante de nuevos elementos.

También se están activando los trabajos para organizar las secciones de Liniers, San Martín, Buenos Aires C. Córdoba, etc., ésta en plena reorganización, en las cuales hay núcleos de compañeros que están ansiosos de trabajar en pro de la "Unión Ferroviaria."

Las noticias que recibimos del interior del país no pueden ser más halagadoras. De secciones que se creían definitivamente perdidas, se reciben pedidos de solicitudes de ingreso, porque los obreros de las mismas, que se separaron de nuestra entidad debido al engaño de que fueron objeto por los pillos y charlatanes, quieren volver nuevamente a nuestras filas.

La sección Rosario C. A. cuenta con más de mil quinientos asociados; en Bahía Blanca Pacífico, en donde el famoso Higinio Gallegos no desperdició medios por ruines que fueran para separarla de la "Unión Ferroviaria," lo que aparentemente consiguió, un apreciable número de ferroviarios se ha incorporado a la sección Puerto Galván, la que dentro de poco, si los compañeros que la integran intensifican la propaganda, ha de agrupar a la mayoría de los obreros de aquel lugar. Huinca Renancó, sección que no pudo participar en los congresos extraordinarios de Tráfico y Talleres, y mixto, porque sus dirigentes que respondían a la fracción disolvente la habían colocado fuera de los estatutos, hoy por medio del voto general ha resuelto permanecer en la Confraternidad Ferroviaria, resolución que provocó la renuncia de los miembros de la Comisión Administrativa que por mucho tiempo abusaron de sus puestos de responsabilidad para hacer una guerra a muerte a la Confraternidad.

También tenemos los más halagüeños informes de las secciones La Banda, San Nicolás, Venado Tuerto, Bragado en donde el "acérrimo" federacionista Morales obtuvo el más duro de los fracasos al pretender dar una conferencia), Villars, Basavilbaso, Dock Sud y otras que no creemos necesario enumerar, todas las cuales cuentan con núcleos numerosos de entusiastas compañeros que, secundados por los camaradas de "La Fraternidad," trabajan para constituir en cada una de ellas una poderosa sección de la "Unión Ferroviaria."

Agregado a ésto la apreciable cantidad de socios nuevos que van ingresando en las secciones ya constituídas, podemos asegurar que dentro de un plazo relativamente breve, la "Unión Ferroviaria" agrupará a la inmensa mayoría de los obreros del riel, lo que significará el más definitivo de los fracasos que hayan sufrido los charlatanes y divisionistas de toda laya, y por otra parte el triunfo del buen criterio y del más sano principio de la organización sindical.

Ante tan bellas constataciones bien podemos estar orgullosos los que desde el primer momento sostuvimos el principio que hoy vemos triunfar en una forma absoluta.

Esto nos alienta y estimula para continuar la lucha, que sin duda ha de ser larga y no exenta de inconvenientes pues nuestra misión no termina en esto. Después de haber fortalecido y consolidado la organización debemos encarar la solución de los problemas que tenemos pendientes con las empresas, como ser: escalafonamiento de todo el personal ferroviario, horario máximo de ocho horas para cuantos obreros trabajan en los ferrocarriles, cumplimiento estricto de la reglamentación del trabajo, mejoramiento de los salarios, licencia anual, readmisión de los cesantes por cuestiones de organización, etc., etc.

En cuanto a la Caja de jubilaciones se refiere, todo el mundo sabe en qué condiciones se encuentran las auténticas organizaciones del riel frente a la misma. No contamos en ella con ningún representante nuestro, todos son del gobierno, empresas y entidad amarilla, por cuyo motivo hoy se nos niega hasta los más insignificantes informes que se relacionan con los trámites que realizar nuestros compañeros para obtener la jubilación, la devolución de aportes, etc. A fin de que esta situación desaparezca ya hemos entablado la debida reclamación ante el ministro de obras públicas, de quien esperamos de un momento a otro su favorable solución.

Todo esto y mucho más conquistaremos los ferroviarios, pero para ello debemos trabajar con fe y entusiasmo secundados por las secciones a las que deben adherirse todos los obreros que hoy están al margen de la organización.

A las filas, pues, camaradas, a luchar con valentía para la obtención de nuestras aspiraciones, y una vez que esto lo hayamos conseguido habremos demostrado tanto a las empresas como a aquellos que hoy nos tildan de traidores y amarillos, que la "Unión Ferroviaria" agrupa en sus filas a hombres conscientes, capaces de hacerse respetar en sus derechos.

A trabajar, camaradas, para el engrandecimiento de nuestra organización, por el bienestar colectivo que ha de ser alcanzado por la "Unión Ferroviaria" en su marcha siempre triunfal.

¡Viva la organización proletaria!

Al compañero secretario

de esa sección, a los demás miembros de la C. A. y en general a todos los asociados, les debe interesar muy mucho la buena marcha de la "Unión Ferroviaria". Para esto se necesita una buena administración, y la buena administración requiere el concurso de todos los que componemos la organización.

Algunas secciones no han mandado todas las fichas correspondientes a socios actuales, diciendo lo harían a medida que fueran llegando a secretaría. Una vez más debemos recomendar la mayor premura en este asunto, pues a aquellos socios cuyas fichas no hayan llegado antes del 25 del corriente no será posible confeccionarles el carnet e incluirlos en las planillas respectivas hasta el mes de febrero.

Como se ve, una pequeña demora ocasiona un gran trastorno.

¡Alerta, compañeros!

En un pasquín titulado "Boletín," y que según dice es el órgano del famoso "Comité de Relaciones" de la Federación Ferroviaria, he leído una serie de cosas que quieren decir mucho y en realidad no dicen nada. En su primera página, en forma de editorial, publica un artículo de casi tres columnas, el que como todos los demás, contiene una serie de ataques en forma de insultos en contra de "La Fraternidad," su C. D., de la J. C. de la Confraternidad, etc.

Luego viene la información de las secciones, en la que se pretende demostrar que en cada una de ellas la casi totalidad de los obreros ferroviarios se vuelcan en el seno de la Federación, cuando en realidad sucede todo lo contrario, pues todo el mundo sabe que esas secciones solamente existen en la mente del ya famoso Comité de Relaciones, redactor del papelucho que nos ocupa.

Contiene también una serie de artículos con títulos bombásticos, en los cuales se hace un enorme esfuerzo para demostrar a la faz de la tierra que ya la Confraternidad Ferroviaria ha des-

Importante memorial presentado por la Unión Ferroviaria al ministro de Obras Públicas

B. Aires, noviembre 18 de 1922. — Excelentísimo señor ministro de obras públicas, doctor Eufrasio B. Loza. — Casa de gobierno.

Excelentísimo señor: En cumplimiento de lo convenido por nuestra delegación, en la entrevista que ha tenido con V. E. el día 14 del corriente, haremos una exposición clara y sintética en este memorial de los asuntos que la han motivado, ya que nuestra delegación ha tenido oportunidad en el transcurso de la misma de explicar ampliamente la razón y la justicia que nos asiste en cada uno de ellos para pedir la intervención de V. E. a objeto de que tengan una solución favorable para nuestros asociados, los ferroviarios de la república.

A principios de marzo de 1921 se ha comenzado la discusión de varios escalafones para las distintas especialidades de trabajo del personal ferroviario, entre delegados de éste, bajo los auspicios y fiscalización de la Confraternidad Ferroviaria y representantes de las empresas de ferrocarriles, con intervención del ministerio de obras públicas de la nación. En aquella oportunidad las empresas se han negado, obstinada o injustificadamente, a discutir el escalafón para el personal del departamento de Talleres y Vías y Obras. Y así lo manifestaron por nota colectiva dirigida al poder ejecutivo nacional. Por su parte, la Confraternidad Ferroviaria insistía en la necesidad de la discusión de todos los escalafones, sin excepción, porque entendía y entiende que esto es lógico y razonable, ya que la inmensa mayoría del personal ferroviario lo tiene. Por otra parte, la negativa de las empresas no se ha basado en razones aceptables; no obstante, los delegados que vinieron en representación del personal de Talleres y Vías y Obras han debido volver a su trabajo sin haber cumplido la misión para la cual fueron llamados y que era la confección de los escalafones para ese personal.

Con fecha 10 de marzo del año en curso, el P. E., reconociendo la razón y justicia de nuestras reclamaciones ha dictado un decreto por el cual se reconoce al personal de Talleres de los ferrocarriles de la república el derecho a una licencia anual de 8 días, con goce de sueldo de los días hábiles comprendidos en ellos y el pago de 90 medios días de enfermedad, por año, a contar desde el quinto día de la misma.

Las empresas ferroviarias, siempre dispuestas a negar a su personal las más insignificantes y justificadas mejoras y a desconocer a los poderes constituídos la intervención y el control en el servicio ferroviario, sino únicamente cuando se trata de satisfacer sus desmedidos deseos de acumular ganancias, al día siguiente de haberse hecho público el decreto mencionado las mismas presentaron una nota colectiva al P. E. observándolo y manifestando al mismo tiempo su propósito de resistir su cumplimiento.

El decreto que reconoce ocho días de licencia anual al personal de talleres no constituye, en manera alguna, un privilegio, sino, por el contrario, es una cuestión de equidad y de justicia a que es acreedor dicho personal.

Y decimos que es una cuestión de justicia y de equidad, señor ministro, por cuanto se trata de mejoras que la mayoría del personal ferroviario ya goza de ellas desde algún tiempo, y en lo que respecta a licencia anual, en mayor escala de lo que acuerda el decreto precitado. El personal de maquinistas y foguistas de locomotoras y guardatrenes de todos los ferrocarriles de la república tiene 15 días de licencia, con goce de sueldo, por año. Los pasalleñas y limpiadores, 10 días; el resto del personal del departamento de tráfico, el de administración, de galpones de máquinas y los artesanos del departamento de Vías y Obras goza de una licencia de 7, 10, 12 y 15 días por año, según lo establece el decreto del P. E. de fecha 12 de diciembre del año 1920, como asimismo se le abonan 90 medios días de enfermedad por año.

Podríamos continuar argumentando en favor de nuestro pedido, pero no lo hacemos por considerarlo innecesario en este momento por cuanto en el memorial que ha sido elevado al ex ministro de obras públicas doctor Pablo Torello por nuestra delegación en el mes de mayo del año ppdo. ya lo hemos hecho con mayor amplitud en favor de nuestra tesis de una licencia anual uniforme de 15 días para todo el personal, sin excepción, de los ferrocarriles de la república.

De manera, pues, que no se trata de un privilegio, sino de nivelar en lo posible esa diferencia entre una y otra parte del personal, diferencia que no se justifica, que no tiene razón de ser. Y es por eso, señor ministro, que pedimos la intervención de V. E. a fin de que ese decreto se cumpla en todas sus partes.

FERROCARRILES DEL ESTADO

Otro de los asuntos que ha motivado nuestra entrevista con V. E. es el referente a la aplicación — en los ferrocarriles del Estado — de los escalafones aprobados que rigen las condiciones de ascensos, categorías, sueldos, etcétera, del personal de las empresas de ferrocarriles particulares, y que están en vigencia.

Cuando se ha iniciado la discusión de los escalafones — en la forma y forma que más arriba hemos mencionado — el ex ministro de obras públicas doctor Pablo Torello manifestó a los representantes de la Confraternidad Ferroviaria que era inoficioso e innecesario hacer bajar delegados de los ferrocarriles del Estado, por cuanto se procedería en la misma forma que con el escalafón para el personal de locomotoras: o sea, las condiciones que se convengan con las empresas particulares serían aplicadas para el personal de ferrocarriles del Estado. Nosotros no hemos tenido el menor inconveniente en aceptar esa indicación, ya que nos constaba que el escalafón para el personal de tracción regía en todas sus partes en los citados ferrocarriles.

Terminada la discusión de varios escalafones, establecidas las fechas para su aplicación técnica y resuelta la cuestión de los sueldos para los mismos, hemos pedido al doctor Pablo Torello a fin de que ordenara su aplicación en los ferrocarriles del Estado para el personal respectivo, quien nos prometió que impartiría las órdenes del caso, de acuerdo con nuestro pedido. Pero, posiblemente, razones ajenas a la voluntad del señor ministro no le hayan permitido interesarse más por esta cuestión que aun está pendiente de solución.

Es por eso que esperamos que V. E. contemplando la obra de su antecesor accederá a nuestro pedido, que consiste en conceder al personal de los ferrocarriles del Estado las mismas mejoras que rigen, y que en este memorial pedimos para el personal de ferrocarriles particulares, ya que en idéntica forma se ha procedido en lo que respecta a las mejoras concedidas al personal de locomotoras.

También pedimos la intervención de V. E. ante el señor administrador de los ferrocarriles del Estado, a fin de que éste autorice a los jefes de departamento se nos atienda en nuestras modestas y justas reclamaciones que en representación del personal, nos vemos obligados a formular.

La tesis que sostiene el señor administrador para no atendernos es, de que el Estado no tiene ningún propósito de lucro con sus ferrocarriles, sino el de mejoramiento y progreso nacionales. Nosotros no dudamos ni discutimos los buenos propósitos que pueda tener el señor administrador, pero el señor ministro ha de convenir con nosotros de que el personal diseminado por la gran extensión de las líneas puede ser a menudo víctima de injusticias y arbitrariedades por parte de esa gran cantidad de jefes, subalternos del señor administrador, muy a pesar de la buena voluntad del mismo y que él no podría por sí solo evitarlo.

Por otra parte, tampoco es aceptable el criterio del señor administrador en cuanto sostiene que sólo debe atenderse al afectado personalmente. Es sabido que, cuando a un hombre se le destituye de su puesto — ya no se le conceden los pases para trasladarse a la capital. ¿Cómo puede ese hombre llegar ante el señor administrador para pedir se le haga justicia? Y aun sin ser destituído el personal tropieza con grandes dificultades que le oponen los jefes seccionales para bajar a la capital a hacer sus reclamaciones.

El personal, señor ministro, debe tramitar sus asuntos ante la administración por intermedio de alguien, y ese alguien es nuestra sociedad gremial a la cual pertenece.

En consecuencia, reiteramos nuestro pedido ante V. E. en el sentido de ser atendidos por la administración de los ferrocarriles del Estado.

SOLICITUD DE DATOS A LA CAJA DE JUBILACIONES Y PENSIONES FERROVIARIAS.

Una razón de derecho y de justicia, a la vez que una obligación moral que estamos en el deber de cumplir para con nuestros consocios, nos obliga a recabar de la Caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, datos referentes al estado de los expedientes en trámite para suministrarlos a nuestros socios que, de todos los puntos de la república recurren a nuestra secretaría en procura de ellos, como única forma de facilitar ese trámite y evitar malas interpretaciones a la correspondencia que la Caja envía a los interesados, que es generalmente lacónica y poco explícita.

Estos datos, señor ministro, nos eran facilitados durante el tiempo que ha ejercido la presidencia de esa Caja el señor Brivio, y nos fueron negados poco después de haberse hecho cargo el actual presidente doctor Iriondo.

Dos veces consecutivas nos hemos entrevistado con el actual presidente de la Caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, y en ambas ocasiones se nos ha recibido deferentemente; se nos ha prometido facilitar todos los datos que nos fueran necesarios para el cumplimiento de tan noble misión, pero hasta la fecha se nos sigue negando; le hemos enviado dos notas al señor presidente citado, y de ninguna tenemos contestación, no obstante haber transcurrido aproximadamente dos meses.

Ignoramos las causas que puedan determinar esa actitud, pero sí, nos resulta bastante extraño por cuanto los datos que nosotros necesitamos y acostumbramos a pedir, son aquellos que necesita un hombre en edad de jubilarse, para saber los trámites que debe hacer y poder acogerse a los beneficios de la ley. Es, pues, casi podríamos decir un deber, una obligación, a que está moralmente obligada en facilitar la comprensión e interpretación de la mencionada ley. Y creemos, señor ministro, que la Caja, al facilitarnos esos datos, a la vez que concede un gran beneficio a millares de trabajadores, contribuye enormemente a su buen funcionamiento como lo hemos demostrado, primeramente al doctor Iriondo, y posteriormente a V. E., por tratarse de una gestión absolutamente gratuita la que nosotros realizamos.

Es de esperar que con la intervención de S. E. se ha de poner fin a esas medidas que, a nuestro juicio, consideramos completamente inoportunas y fuera de lugar.

RETIRO OBLIGATORIO DE EMPLEADOS Y OBREROS MAYORES DE 60 AÑOS DE EDAD.

Hace poco más de un mes, según reclamaciones que se encuentran en secretaría, las empresas ferroviarias han pasado una circular al personal que cuenta con 60 o más años de edad, notificándoles que deben acogerse a los beneficios de la ley de jubilaciones del 1o. de enero del año entrante, y haciéndoles notar que aquellos que no lo hicieren quedarían cesantes del empleo a partir desde esa fecha.

Esto ocurre especialmente con el personal subalterno, o sea con el que goza de salarios verdaderamente irrisorios, muchos de ellos cuentan con diez años de servicios solamente, de manera que es fácil imaginarse el insignificante salario que podrían percibir en razón de pensión según lo dispone la ley actual, y como es muy probable que en el próximo período de sesiones la honorable Cámara de Diputados se ocupará de su reforma y creemos lo hará por lo menos en la parte que se refiere al retiro por invalidez o por pasar el límite de la edad establecida como en el caso que apuntamos, nos permitimos pedir a S. E. se digne intervenir a fin de que las empresas modifiquen esa actitud y concedan, por lo menos, una prórroga de seis meses para que estos hombres puedan entrar dentro de las reformas que puedan introducirse en la ley 10.650.

ASESOR LETRADO DE LA DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES.

Nos vemos también en la necesidad de molestar la atención de S. E. a fin de conseguir de una buena vez el pronunciamiento del asesor letrado de la Dirección general de ferrocarriles, doctor Bermejo, en los diversos asuntos que esperan su fallo, entre los cuales se encuentran los que han motivado la cesantía en la empresa del ferrocarril Pacífico, de nuestros compañeros M. Corro y M. Denegri; como así también de nuestro compañero Lorenzo Fernández, de Empalme Lobos, F. C. S., despedido por el solo delito de ir a votar y faltar por tal causa a su trabajo.

Estos asuntos, señor ministro, hace más de un año que esperan solución, sin que hasta la fecha se haya podido obtener resultado alguno, ocasionando — como es de suponer — un grave trastorno en el hogar de cada uno de los citados, por la enorme cantidad de días que han debido perder de trabajar, esperando el fallo del señor asesor letrado, que debería sin duda reponerlos en sus puestos.

Por estas razones, señor ministro, solicitamos la intervención de S. E., en la seguridad de que ha de hacer justicia.

Sin otro motivo aprovechamos esta oportunidad para saludar a V. E. con nuestra mayor consideración.

Por la "Unión Ferroviaria" (Sindicatos de Tráfico y Talleres).

LOS BUSCADORES DE ORO

De GELBEL

Los mares cruzado habían
en busca de oro y suerte
tres bravos mozos curtidos
por todas las intemperies.

Y de antiguo inseparables,
juntos excavaron siempre
igual el hoyo en el río
que el filón en la vertiente.

Calor y sed noche y día,
lluvia y hambre largos meses,
al fin quiso la fortuna
recompensarles con creces.

Y aquella misma mañana
Sam en las piedras sorprende
unos puntos luminosos
como mirada de sierpe.

Y grita: Ya somos ricos;
¡el oro!, ¡el oro!, y parece
que picados de la víbora
ya saltan, ya se retuercen.

Por fin, Tom, el de más años,
pide calma y que celebren
la ventura que les llega
del modo que se merece.

—Que compre Sam en el pueblo
buena carne y vino fuerte.
Ya trabajarán mañana,
Hoy a holgar y a estar alegres.

—Bien pensado... Y parte el mozo
lo más de prisa que puede;
que los humos de la dicha
como embriagado le tienen.

Junto al borde del abismo,
meditando pareceres,
Tom y Will quedan callados
esperando que regrese.

Dividir aquel tesoro
es casi casi perderle.
—¡Si sólo de los dos fuera
y si el otro no volviere!

Dice Will y luego calla;
pero Tom bien lo comprende.
—¿Ves el barranco tan hondo?
¡Pues de abajo no se vuelve!

En el oro vespertino
sangre el crepúsculo extiende.
Ya sube Sam sudoroso
por la quebrada pendiente.

Trae la cesta desbordando
y vino que es fuego y nieve.
Se deja caer en tierra.
—¿No comes, San, y no bebes?

—Esperad, estoy rendido.
—Descansa ya que lo quieres...
Y los cuchillos de monte
clavan en él varias veces.

Atacado por la espalda
ni lucha ni se defiende.
—Si lo hicisteis por el oro
—les dice—no habréis de haberle.

No habréis de haberle—repite,
mientras lívido se yergue—
El vino está envenenado
y sólo quedan las heces.

Francisco A. DE ICAZA.

El congreso mixto y el sello de la unidad

Al sellar la unidad ferroviaria tal como lo ha resuelto el último congreso mixto, no ha hecho otra cosa que darle cohesión a las energías dispersas; energías que sólo hasta ahora servían para tenernos casi maniatados ante los dueños del riel. Bien que muchos camaradas no lo entiendan así, y con éstos otros que acostumbran hacer abuso de terminología, a saber: "Centralismo," "Autonomía" y, finalmente, "el sindicato por ferrocarril." Y en todo lo que se dice queriendo hacer crítica a lo hecho (aparte de no explicar nada), no comporta ningún valor práctico que sobrepase lo realizado.

Créese, sin percatarse ni remotamente en lo fundamental de un organismo tan complejo por su extensión y la característica de sus especialidades, es fácil hacer eficiente su poder como fuerza organizada haciendo declaraciones de términos, como las que se mencionan, si no se procura, ante todo, cimentar las bases concordantes con lo ya hecho y así poder encauzar esas energías. No se quiere entender, ni se quiere meditar un poco más de lo vulgar, que de seguir tirando cada uno por su lado — y muchas veces influenciados por ambiciosos o interesados — no hay tal autonomía ni se puede obtener beneficio alguno, y que por redundancia lógica es sólo para perjuicio nuestro.

Ciertamente, y no lo negamos, que con este broche no pretendemos marcar una pauta superior en las reivindicaciones proletarias que nos pongan a cubierto de las asechanzas y sorpresas capitalistas, o bien, evitar el progreso industrial que afecta la demanda y con ello la tendencia que trae aparejada haciendo desaparecer ciertas profesiones, como ocurre con algunos oficios; pero, sí, podemos afirmar que se entrará franca y abiertamente en un camino de seriedad y consolidación, que es el anhelo de todos aquellos ferroviarios que sinceramente se preocupan de esta debatida cuestión. Negarlo sería falsear los hechos que a nuestros ojos se producen. Porque, hemos de repetirlo: no hay unión si no hay comunidad de ideas o aspiraciones — entre los que luchamos, se entiende —. También debemos decirlo por centésima vez, a fuer de sinceros, que la causa de toda desinteligencia habida, más que otra cosa, fué precisamente — y lo será en lo sucesivo — la falta de no poder entendernos. Digan cuanto quieran los ignorantes e interesados.

Sépase que la lucha, o sean las exigencias del momento, no son para resolverlas a base de sueños, sino a base también de hechos que respondan no sólo a los ideales, sino a la situación creada, lo que la capacidad y la conciencia en las circunstancias dadas: de aquello que se puede hacer frente a los problemas inmediatos — por pequeños que sean —, de acuerdo a los medios repetimos, con que se cuenta. Contrariamente, no será otra cosa que pura declamación... si se olvida ese punto capital de lo que somos capaces en los momentos precisos.

La industria ferroviaria, tal como está montada su técnica, y luego con el agregado de un país donde afluye gente de todas partes, que la inmensa mayoría no trae intenciones definidas para fijar condiciones de salarios, de manera que la organización no pueda resentirse, es forzoso que ésta, en general, sea embrionaria, comparativamente a las similares del viejo continente y a otras clases de industria del país en sus medios de lucha; es decir, que para mantener su estabilidad debe obrar a base múltiple: "ora discutiendo con las empresas, ora con el gobierno mismo"... Ilazones éstas en que es preciso considerarlas junto con el factor inmigración. Modo de pensar, decimos, que no lo dicta "la teoría del menor esfuerzo" como un justificativo de esquivar el problema en general, como se supone; teoría ésta que es desechada a poco que se piense frente al vallador del número de ignorantes o mal intencionados que se interponen ante las reivindicaciones obreras, sea cualquiera el marco en que se mueven.

Pues, entonces, de nada servirá hacer comparaciones con otras industrias, máxime cuando existe de por medio repetimos, la diferencia en que se desenvuelven unos y otros, aunque las causas originarias que el factor político-económico determina sean las mismas en todas partes.

Por eso creemos que es preciso identificarnos más con lo que nos rodea, modo éste de hacernos más comprensivos y poder así ir encauzando el problema hacia la desaparición de las clases. Porque entendemos que obrando de esta manera no es claudicar de esos ideales que involucran una causa universal.

Ahora que cada uno juzgue como le plazca, pero no olvide de contribuir con su aporte a crear la capacidad técnica y, a su vez, combativa que la obra común exige.

Ese ha sido el pensamiento fundamental que ha palpitado en lo más íntimo, y es el mejor tributo que debemos aportar, si en realidad queremos hacer obra positiva.

J. SALA.

Las mentiras de los autónomos

El Comité de Relaciones de la llamada Federación Ferroviaria ha editado un "Boletín," el cual al leerlo ha provocado en mí mucha hilaridad.

Refiriéndose a la especie de congreso que las famosas secciones autónomas del Central Argentino han realizado en Rosario, declaran que la unidad de los ferroviarios del F. C. C. A. se ha realizado y hacen figurar como secciones adheridas al flamante sindicato surgido de ese congreso, a las de Sunchales, Herrera, La Banda, Ceres, Santiago, etc., etc., lo que es una hipócrita mentira.

Yo quisiera que estos farsantes comprobaran con los elementos necesarios, desde cuándo la sección Herrera se ha separado de la Confraternidad, como ellos dicen, para adherirse al sindicato autónomo, y que digan también dónde tienen el local social y cuántos cotizantes tienen en ésta.

En cambio yo puedo afirmar que la mayoría de los ferroviarios de Herrera está con la Confraternidad y cotizan a ella, y la prueba está en que en fecha 11 de junio de 1922, en asamblea realizada, aprobó en todas sus partes la circular 34 de la Junta Central.

Ojeando el mencionado "Boletín" puede apreciar el enorme poder que tiene la pretendida organización. En el constan resoluciones de secciones como por ejemplo Rosario, F. C. R. a M., que ha "establecido una cotización de $ 0.40" mensual por socio; y la de Chivilcoy (norte) comunica al Comité de Relaciones que ha establecido una cuota de $ 0.25. Si en todas las cosas la flamante organización va a proceder con tanta uniformidad, ¡pobre disciplina y pobre sindicato, a que altura quedarán!

Con lo expuesto creemos que es suficiente para desvirtuar las falsedades de los individuos que redactan el "Boletín" del ya célebre Comité de Relaciones, y al mismo tiempo llamamos la atención de los compañeros ferroviarios para que no se dejen sorprender por tan burdos embustes y se adhieran a la Confraternidad Ferroviaria, porque es ella la que espera las verdaderas aspiraciones de los ferroviarios y es la que con su férrea disciplina y unidad de acción ha de conquistar para los trabajadores del riel todas las mejoras a que tienen derecho.

¡Viva la "Unión Ferroviaria"!

César Mochi,
Secretario general.

Herrera, diciembre 1922.

A los ferroviarios del F. C. E. R. en general y a los de la sección Basavilbaso en particular

La situación lamentable — en lo que a organización respecta — en que han quedado la mayor parte de las secciones de este ferrocarril que en otrora eran centros de actividad gremial, y cuyas causas principales son el sectarismo intransigente de unos cuantos y la apatía y despreocupación de la mayoría para ocuparse de sus propios intereses, ha inducido a un núcleo de compañeros entusiastas a reorganizar la sección Basavilbaso de la "Unión Ferroviaria", imitando así a sus camaradas de Paraná, que ya lo hicieron con bastante éxito.

Para llevar a cabo esta obra tan noble y simpática de organizarse, y por lo tanto estar en condiciones de defenderse de las injusticias que a diario comete la superioridad de la empresa, los compañeros de Basavilbaso cuentan con la buena voluntad y el apoyo de los camaradas de tracción de la localidad, lo que les asegura un éxito completo a su iniciativa.

Los compañeros de Basavilbaso distribuirán en breve un manifiesto entre el personal de toda la línea, dando a conocer sus propósitos y haciendo un llamado a la cordura y sensatez a todos los compañeros en el sentido de organizarse y luchar a la par con los demás trabajadores del riel, agrupados en la "Unión Ferroviaria" y en "La Fraternidad".

Otro tanto se proponen hacer los compañeros de Concordia, lo que hace presumir que dentro de poco los compañeros del F. C. E. R. han de estar, en su inmensa mayoría, organizados en la "Unión Ferroviaria".

¡Todos a colaborar, pues, en esta grande obra!

A los señaleros

El que estas líneas escribe viene notando de un tiempo a esta parte, que los relevantes generales de señaleros trabajan en ciertos días del año a razón de 16 horas por día, o sea dentro de las 24 horas, cuando su horario es de ocho horas según disposiciones vigentes, a no mediar casos de fuerza mayor debidamente comprobados, como ser falta de relevo por inasistencia del relevante, en cuyo caso forzosamente está obligado a permanecer en el puesto, ya que la característica del trabajo así lo exige.

Pero lo que no se debe consentir es lo que viene ocurriendo con ciertos relevantes, que por ignorancia o inconsciencia se prestan a trabajar 16 horas diarias, y lo hacen en la siguiente forma: en una cabina trabajan de 6 a 14; en el mismo día lo mandan a otra cabina a trabajar desde las 22 a las 6, y muy gustosos lo hacen alegando que si por varios días trabaja a razón de 16 horas, luego la empresa en recompensa les da varios francos. Pero estos compañeros no se dan cuenta de que las empresas les recargan el servicio precisamente cuando les corresponde estar a órdenes, por si algún señalero se enferma reemplazarlo.

Recomiendo, pues, a todos los compañeros señaleros relevantes, que deben abstenerse de trabajar más de las ocho horas que les corresponde, y si la empresa necesita relevantes bien puede subsanar el inconveniente recurriendo a varios señaleros que tiene rebajados por razones de economía, los que desde hace tiempo están soportando semejante perjuicio, debido precisamente a que sus propios compañeros lo consienten.

Es bueno que esta situación termine de una buena vez, pues perjudica grandemente al gremio y solo beneficia a las empresas.

Estoy seguro de que los relevantes generales tomarán debida nota de lo que dejo expuesto, y procederán en consecuencia, de lo contrario el asunto será planteado en las secciones a las cuales corresponda, o sean Buenos Aires Sud y Temperley.

Un señalero de Temperley.

A los compañeros del F. C. R. a P. Belgrano

Hace varios días que el compañero Destefani, de Coronel Suárez, salió como guarda conduciendo un tren de carga a D'Orbigni, sin reparar que dicho tren no llevaba furgón, lo que significa violar disposiciones de la ley de ferrocarriles, ya que el susodicho guarda se vió obligado a viajar dentro de un vagón.

Sería necesario que el citado compañero diera explicaciones del por qué no se negó a salir en tales condiciones, y también es necesario que los compañeros guardas pongan un poco más de celo en la defensa de sus intereses y los de la organización, pues hay varios que dejan bastante que desear hasta el punto que ni siquiera hacen uso de los días francos que les corresponden de acuerdo con la reglamentación del trabajo.

Si queremos que se nos respete es indispensable que todos los compañeros que noten cualquier clase de irregularidades las pongan en conocimiento de la sección para subsanarlas, denunciando igualmente a todos aquellos compañeros que violan las condiciones de trabajo, perjudicando de esta manera a la organización; a éstos hay que publicarles el nombre en nuestros periódicos sociales, para que sean de todos conocidos.

Corresponsal.

---

aparecido del mundo de los vivos. ¡Pobres tartufos!

Ellos saben que todo eso es mentira; ellos saben que la Federación Ferroviaria sólo existe de nombre, y que la mayoría del gremio ferroviario está con la Confraternidad; pero como su programa de acción se limita a mentir y mistificar, lo cumplen a las mil maravillas para llevar el confusionismo a nuestras filas para quebrantar la organización. Quieren entregarnos a las empresas atados de pies y manos, pero jamás lo conseguirán porque los obreros ferroviarios han demostrado ya en más de una ocasión, que tienen capacidad y conciencia suficiente como para no dejarse engañar por nadie, por más revolucionario que pretenda ser.

Así, pues, llamo la atención de todos los ferroviarios para que no se dejen sorprender en su buena fe por este nuevo método de propaganda federacionista a base de "boletín," porque todo lo que en él puedan escribir estos dignos discípulos de Loyola tiene una sola finalidad: engañar cínicamente a los obreros ferroviarios particularmente, y a la clase trabajadora en general.

Nuestra obra inmediata es, pues, desenmascarar a estos falsos apóstoles, que tienen la cínica pretensión de querer ser los verdaderos libertadores del gremio ferroviario, cuando en realidad son los agentes más eficaces de las empresas ferroviarias.

José M. JOANDET.

B. Mejía, noviembre de 1922.

A. F. N.

CIRCULAR Nº 2

Las incubraciones que salen de la calle Bolívar tienen la particularidad de hacer reír un poco a los ferroviarios, a quienes en realidad no sabe mal el risueño instante, si tomamos en cuenta las horas que deben pasarse diariamente atendiendo sus servicios, cuya consecuencia es la mayor ganancia de los accionistas. Al mismo tiempo tienen la virtud de descubrir la falta de solidez de los argumentos que tratan de dorar con palabras bien sonantes, a fin de que los ferroviarios muerdan el anzuelo.

La circular No. 2 de los amarillos y que firma el krumiro Martín Alzugaray es otro documento (?) que, como los anteriores, no tiene desperdicio.

Si con esa base piensan los señores amarillos restar fuerzas a la Confraternidad Ferroviaria, pueden esperar tranquilos el resultado y tomar asiento, porque es evidente que de pie se cansarán.

Comienza la parodia de la circular que nos ocupa tratando de demostrar los trabajos que efectúa una supuesta comisión de reclamos del departamento de tracción en Kilómetro 1 F. C. S., lugar donde se desloman estos batracios. Decimos supuesta, porque nadie ignora que las verdaderas y genuinas comisiones de reclamos para el personal de máquinas son las impuestas a las empresas por nuestra sociedad hermana La Fraternidad. Por otra parte, de lo que se desprende por la forma en que se ha planteado el reclamo que hacen conocer, se descubre fácilmente que la tal comisión no existe más que de nombre, o en último caso, de existir, la empresa no le da "beligerancia", como quien dice. Veamos. Cuando La Fraternidad, por medio de la comisión de reclamos respectiva, plantea un asunto a la empresa, ésta está obligada a recibir a esa comisión, que generalmente se compone de tres compañeros, y a discutir la cuestión que se plantea.

El procedimiento adoptado por los amarillos, en cambio, no tiene nada que pueda conceptuarse como llevado a cabo por una comisión.

El interesado, V. Planes, conocido por el personal del F. C. S. por varios alias, se ha circunscripto a plantear su caso por su sola cuenta y riesgo, escribiendo una melosa carta al inspector de locomotoras de Km. 1 pidiendo determinada cosa.

Como se ve, el susodicho individuo, no ha sido acompañado para llevar a cabo su reclamo por la tan decantada comisión de reclamos que preside "don" Martín; ha hecho simplemente lo que desde tiempo inmemorial se venía haciendo en los ferrocarriles: solicitar individualmente a la superioridad el cumplimiento de tal o cual cosa. Es indudable que para mantener las cosas tal como estaban desde que se fundaron los ferrocarriles, no valía la pena de que "don" Martín se preocupara tanto en aparecer presidiendo una comisión que sólo existe en ese zapallo que lleva sobre los hombros y que se conoce con el nombre de cabeza.

Una novedad a que no estábamos acostumbrados notamos en el papelucho circular (?), y es la que se refiere al calificativo de compañero con que "don" Martín brinda al actual jefe supremo de los amarillos. Nos parece que el vocablo figura solamente en ese papelucho; en la nota elevada — si es que se elevó — debe figurar "Señor", con mayúscula, porque para la "honorabilidad" del "señor" presidente de los amarillos resulta una ofensa un calificativo que no sea "caballeresco", y ya sabemos que esto lo saben perfectamente sus satélites, cuya cobardía moral nadie puede poner en duda.

Demostrada una parte de la farsa que encierra la hoja repartida, pasaremos a analizar la segunda parte, que es en verdad la que a juicio de los propios amarillos tiene más importancia, ya que se trata de un nuevo ataque a nuestra organización.

Confiando el sujeto Alzugaray, como los que le escribieron esas líneas, que los hechos que figuran en la primera parte del escrito podrían tener alguna repercusión en las filas ferroviarias, atacan ignominiosamente a la Confraternidad Ferroviaria, tratando, sin resultado, de demostrar que se halla influenciada por determinado partido político, a la vez que hacen lo posible por hacer ver que la A. F. N. no quiere la división del gremio, para lo cual toman pie en el saludo que el seudo congreso amarillo envió, por medio de una comisión — uno de cuyos miembros era el nunca bien ponderado Varela — al congreso que por esos días celebraba La Fraternidad.

La influencia política de que tanto alarde hacen estos ingenuos representantes de los peores intereses sociales ha quedado plenamente desmentida por el desarrollo de los congresos celebrados por los genuinos representantes de los trabajadores ferroviarios.

Los que no podrán nunca escapar a esa acusación son precisamente los que esperanzados en un nombramiento para cubrir una o más vacantes del directorio de la caja de jubilaciones no trepidaron en regalar una medalla al ex presidente de la república, más que como tal, en su carácter de jefe de un determinado partido político. Sin embargo, este acto típico de servilismo fué contestado con el nombramiento de un miembro ajeno a la A. F. N. para ocupar la vacante que existía en el seno del directorio de la caja de jubilaciones. No sabemos si tamaña bofetada moral habrá avergonzado a esos mercaderes de nuevo cuño; nos parece difícil, sin embargo, porque entre el cemento portland y la cara de estos señores casi no existe diferencia.

Sobre las ansias de unidad de esta gente y el saludo que pretendieron introducir en el congreso de La Fraternidad diremos que se trata de una mistificación más, urdida, como todas, en la calle Bolívar.

El rechazo unánime que sufrió la numerosa delegación amarilla portadora del saludo, tuvo la virtud de destruir las ilusiones de estos sujetos. Creyeron oportuno recurrir a esa treta para ver si podían conseguir que La Fraternidad los ayudara a sacar a flote las reformas a la ley 10.650 sobre jubilaciones ferroviarias, reformas que, como se ha demostrado oportunamente, no tenían otro objeto que beneficiar a los altos empleados de las empresas, entre los cuales se encuentran los que formaban la comisión portadora del saludo.

El congreso del personal de máquinas, pues, comprendiendo el verdadero fin que se perseguía, optó por rechazar a esa gentuza, incapaz de hacer nada bueno ni honrado.

Es natural que ahora pretenda decir que La Fraternidad no ha querido la "concordia" entre los ferroviarios.

Existe un precepto muy antiguo que dice: Vale más andar solo que mal acompañado. En este caso puede aplicarse con toda justeza.

Para demostrar una vez más el espíritu patronal de estos individuos de baja estofa, baste decir que no tienen empacho en cantar loas al tránsfuga que hoy ocupa, elevado por las clases burguesas en masa y una parte de la inconsciencia obrera, el más alto sitial gubernativo de Italia: Mussolini, cuya actuación al frente de las hordas fascistas ha llenado de dolor y miseria a cientos de hogares proletarios con toda impunidad.

En el último número de "La Confraternidad" puede comprobarse lo que decimos leyendo una elocuente comunicación enviada desde aquel país por los trabajadores del riel.

Tal es la influencia que el acto del nuevo déspota italiano ejerce en los achatados espíritus de estos individuos, que no trepidan en afirmar que eso es lo que también ellos persiguen. ¡Pobres diablos! ¡Se están poniendo imposibles estos amarillos! Han perdido el timón.

A pesar de todo, sería muy bueno y hasta divertido que se atrevieran a probar los métodos que por lo visto los tienen boquiabiertos.

Continuando con la intención de hacer daño a nuestra Confraternidad Ferroviaria dicen los amarillos, por intermedio de Alzugaray, que nuestra organización no existe, cayendo en seguida en la contradicción de que para que continúe en pie nos hemos visto obligados a ofrecer ayuda mutua a los socios y sus familias, etc., etc., reformando convenientemente los estatutos.

La falsedad de la afirmación surge de inmediato.

1o. La reforma de los estatutos ha sido aprobada por el gremio, y no, como suelen hacerlo los amarillos, por dos o tres hombres.

2o. Que no se ha fundado ninguna sociedad de socorros mutuos para ayudar a las familias de los socios, al menos por el momento; más adelante podría eso tratarse, si es que así lo quisiera el gremio.

Es evidente que ello es mucho más moral y beneficioso que la instalación de un consultorio para la cura de enfermedades secretas, contraídas generalmente por los calaveras sempiternos. Y es del caso preguntar: ¿No tienen mayor facilidad de serlo los que ganan altos sueldos que los que apenas ganan para vivir?

La respuesta surge por sí sola. La depravación y el vicio sientan sus reales generalmente entre el elemento ocioso y bien remunerado. Creemos que el plantel que dirige la Asociación amarilla no se va a morir por el exceso de trabajo.

He aquí el por qué de la habilitación del consultorio para tratar enfermedades depravantes...

Para terminar, diremos que el buen decir nada tiene que hacer con los hechos.

La Confraternidad tiene en su haber infinidad de trabajos hechos en favor del proletariado ferroviario, y continúa en su lucha en pro del mejoramiento social de los trabajadores ferroviarios. Entretanto, ¿qué beneficios ha reportado a los ferroviarios la A. F. N.?

M. B.

Aspirantes y aspiraciones

Son tan comunes las palabras del epígrafe, que bien puede decirse que no hay institución que deje de emplearlas, y poco los individuos que dejen de sentirlas.

En el gremio ferroviario por su importancia y sus peculiares características y también por las reformas que en el mismo se vienen introduciendo, es sin duda uno de los que más hace uso de las palabras a que aludo, pues se dan casos que habiendo sido o siendo un hombre una cosa retroceda para convertirse en aspirante de la misma cosa. Pero todo tiene su explicación. Y para preámbulo basta.

Lo que no puedo explicarme es cómo habiendo una apreciable cantidad de obreros que trabajan en el ferrocarril desde hace más de seis meses, tiempo más que suficiente para considerarlos permanentes de acuerdo a la reglamentación del trabajo, se les deje en una situación de inferioridad, pues las empresas los considera como aspirantes, siendo que ya han pasado a la efectividad.

Esta falta de personería obrera es causa para que estos hombres estén en su mayoría sin ánimos para formar parte en nuestra organización, puesto que no ven en su profesión más que un medio de vida provisorio, y por consiguiente sin ninguna buena perspectiva para su incierto porvenir.

Materia es ésta que otros compañeros han tratado con más acierto, por lo cual el que suscribe no hará otra cosa que remachar el mismo clavo.

Sin embargo, me permito señalar mis modestas observaciones en bien de miles de compañeros que esperan ansiosos se les haga justicia.

Tengo la completa convicción de que la organización hará cuanto pueda por la mejora de todos los ferroviarios en general, y especialmente para los más débiles y que más necesitan de nuestra solidaridad, como por ejemplo los peones de vía obras.

Pero hay un lema sublime que siempre es bueno recordar, que dice: "La emancipación de los trabajadores ha de ser obra de los trabajadores mismos."

Esto quiere decir, compañeros, que debemos unirnos e ingresar, los que aun no lo han hecho, en las filas en donde están los demás ferroviarios, o sea en la "Unión Ferroviaria," para que nuestros clamores sean oídos, única forma para que se nos haga justicia.

Muchas son las razones que puedo alegar en defensa de los compañeros de mi triste condición; pero comprendo que no debo extenderme teniendo en cuenta que nuestro órgano oficial es reducido y tiene que atender infinidad de asuntos de suma importancia para el gremio.

Termino pidiendo la solidaridad de todos los compañeros ferroviarios, para que los peones de vías dejemos de ser los eternos aspirantes y la rémora de los obreros del riel.

S. CARRILLO.

General Alvear, F. C. S.

EL JUEGO

El juego, juzgado bajo su aspecto de utilidad personal y social, sólo es concebible para los espíritus débiles, de mente amorfa, cuyo pensamiento tan estrecho como fatalista, sólo entrevé en la ventura el remedio de los males que los aqueja.

El juego es el recurso, la tabla ilusoria de salvación reservada a los cobardes que, incapaces de comprender y afrontar la lucha por la existencia a base del fruto o cooperación de su esfuerzo personal, que lo conciben superior a su voluntad y a su capacidad, el propio egoísmo, la concepción de su "yo" exclusivo, desligado de las manifestaciones de su prójimo, hace que su limitado punto de vista confíe, al igual que los fanáticos, en la providencia, en la desgracia ajena, todas sus esperanzas de redención.

En juego en sí, no siendo expresión de trabajo, es por lógica consecuencia absorción de trabajo ajeno. Es un principio ya denigrante el juego, por ser precisamente negación de trabajo. El que gana, no recoge sino una parte de lo que los demás han perdido. La otra, que es la explotación del juego mismo, es para mantener los parásitos que viven a su amparo y que sirven de actores en la mundana comedia de la cándida ilusión humana.

En el juego, si nadie perdiera, no podría haber quién ganase nada. El que juega y pierde es una víctima, si se quiere voluntaria, pero víctima siempre. El que logra ganar, inconscientemente es el victimario. Ambos, por un medio ilógico, se han disputado, aguijoneados por el lucro, cuanto era de cada uno y les correspondía. El juego es una manifestación de la inicua explotación que tanto ansía extirpar la clase explotada, ya que ella hace factible la vida a expensas del esfuerzo ajeno, con el agravante de que las probabilidades son siempre mayores en sacrificar el propio.

Usted, que cifra esperanzas en el juego, ¿no concibe un medio más positivo, más noble, para elevar sus precarias condiciones de vida? ¿Es su sentir tan egoísta, tan poco humano, que hace pender su felicidad del desamparo de los demás? ¿Espera beneficiarse con lo que otros pierdan? Si ha ganado, ¿no le ha sugerido la idea, tratando de explicarse la procedencia de esa suma? ¿No se le ha ocurrido pensar que muchos hogares, soportando la amargura de la miseria, muchas esposas desesperadas, infinidad de inocentes niños hambrientos y con frío, son la consecuencia de esa "suerte" que a usted le fué tan grata y que con tanto anhelo esperó? Y cuando ha perdido, ese mismo cuadro, resultado de su propia obra, ¿no lo ha conmovido lo suficiente para convencerlo y volverlo a la realidad?

No juegue. Cifre sus esperanzas de bienestar en su propio esfuerzo, que es acción positiva. No confíe a la ventura, a la casualidad, lo que sólo depende de usted mismo. La suerte es fruto de la previsión y no de la casualidad. Sea previsor y encontrará la clave del bienestar. No sea usted uno de los cándidos que espera cosechar lo que no ha sembrado ni hecho producir.

No juegue por bienestar propio, y en bien de la humanidad.

Editado por el Centro de Cultura "Maximino González" y Biblioteca "Esther Solía"
SAUJIL Nro. 40 BUENOS AIRES

Ultimas resoluciones de los C.C. C.C.

CIRCULAR Núm. 14.

REFUNDICION DE SECCIONES

Buenos Aires, diciembre 4 de 1922.

Camarada secretario de la sección.

De nuestra estima: Tenemos el agrado de llevar a su conocimiento, y por su intermedio al de los demás compañeros de esa sección, que los Comités Centrales en su última reunión han resuelto dirigir a todas las secciones la presente circular, para indicarles la conveniencia de que los camaradas secretarios se pongan de acuerdo para convocar, a la mayor brevedad, una asamblea mixta (de Tráfico y Talleres) a objeto de designar los candidatos para la elección de la Comisión Ejecutiva de la sección, a fin de que la misma pueda entrar en funciones el 1o. de enero próximo. Esto es necesario llevarlo a la práctica — como hemos dicho — cuanto antes para evitar posibles entorpecimientos en la administración seccional y en la central misma.

Para vuestra mayor ilustración transcribimos a continuación los artículos pertinentes del estatuto de la "Unión Ferroviaria," que establecen la forma cómo deben designarse las comisiones ejecutivas.

Art. 57. — La Comisión Directiva estará representada en las secciones por comisiones que llevarán el nombre de comisiones ejecutivas, compuestas por lo menos, por ocho miembros, a saber: un presidente, un secretario, un tesorero y cinco vocales.

Art. 76. — En las asambleas seccionales los socios elegirán las comisiones ejecutivas por el voto general, cuyo nombramiento legalizará luego la Comisión Directiva, etc.

Art. 86. — Para ser miembro de la Comisión Directiva, de las Comisiones Ejecutivas, de las Comisiones de Reclamos o delegado a la asamblea general, así como para desempeñar cualquier otro cargo representativo se requiere ser socio con dos años continuados como tal.

En consecuencia, recomendamos a los camaradas traten de que la designación de miembros para las Comisiones Ejecutivas recaiga en los compañeros más antiguos, capaces y honestos, a fin de que ellos constituyan una garantía en todo sentido para nuestra organización.

Realizado el escrutinio del voto general, por una comisión, que debe designarse a tal efecto, se labrará un acta que será firmada por la misma, en donde constará el resultado de la elección. Esta acta, conjuntamente con las boletas del voto general, deberán ser remitidas a esta secretaría central a los efectos de la legalización del nombramiento de que habla el artículo 76.

LIQUIDACION DE CUENTAS

En cuanto a las cuentas pendientes que las secciones tienen o puedan tener al finalizar el año, el procedimiento a seguir es el siguiente:

Para evitar dificultades, después de refundidas las secciones de Tráfico y Talleres en una sola sección de la "Unión Ferroviaria," es menester que cada una liquide previamente su cuenta con los Comités, o si esto no le es posible, pida la eximisión correspondiente, acompañando un balance general detallado del último semestre y demás datos que demuestren en forma clara la situación financiera de la sección y la necesidad de ese pedido.

Se les advierte también que las estampillas en uso solo sirven para cobrar hasta fines de diciembre de este año; pues para la nueva cobranza irán nuevas estampillas y carnets. Lo más práctico sería entonces cobrar el mes de diciembre algo adelantado y devolver todas las estampillas sobrantes, para acreditarlas en sus respectivas cuentas por el valor que se les ha cargado de $ 0.50 cada una.

Estas cuentas deberán estar liquidadas, a más tardar, el 15 de enero próximo, y aquellas secciones que así no procedan no recibirán las nuevas estampillas y los socios serán considerados como nuevos, retrasándose así el goce de los beneficios que de acuerdo al nuevo sistema de organización les corresponde.

Los balances que se remitan para pedir eximisión, deberán venir firmados por los respectivos revisadores de cuentas y adjuntando copia del acta de la asamblea en la que fueron aprobados y resuelto el pedido de eximisión.

Es imprescindible que las Comisiones Administrativas den a esto asunto la importancia que merece, a fin de no dejar todo para el último momento e ir preparándose para que el cambio de sistema encuentre las menores dificultades posibles.

Aquellas secciones que ya hayan resuelto la refundición administrativa y nombrado la Comisión Ejecutiva, deben hacerlo saber a esta secretaría de acuerdo a las instrucciones de esta circular, a fin de hacer lo propio con las cuentas que, como es sabido, se llevan por separado.

Encareciendo a los camaradas secretarios den cumplimiento a lo que dejamos expuesto, nos es grato saludarlos muy cordialmente.

Por los Comités Centrales. — G. A. Lamela, secretario general de Tráfico—R. Kogan, secretario general de Talleres.

Nota. — Conviene que la designación de candidatos a miembros de las comisiones ejecutivas, recaiga en compañeros de diversos departamentos y especialidades de trabajo.

OTRA. — Se hace saber a las secciones circunvecinas a la capital, que los Comités Centrales han resuelto mandar delegaciones a las asambleas que realicen las mismas, con el propósito de explicar la nueva estructura de nuestra entidad, causas que la determinaron y ventajas que ofrece. De manera, pues, que les encarecemos a los compañeros secretarios de las secciones mencionadas, comuniquen a esta secretaría con la debida anticipación la fecha de las asambleas, a objeto de poder designar a los compañeros que deban concurrir en representación de estos Comités Centrales. — Vale.

CIRCULAR ESPECIAL A LAS SECCIONES DEL F. C. SUD

CUESTIONARIO PARA EXAMENES DE GUARDAS

Buenos Aires, diciembre 9 de 1922.

Camarada secretario de la sección.

Tenemos el agrado de remitir a esa sección un cuestionario conteniendo todas las preguntas que hace la empresa del F. C. Sud a los compañeros guardas al tomarles examen, a fin de que puedan estudiarlas y preparar las respuestas al serles exigido ese requisito.

Los compañeros que no conozcan o no sepan contestar algunas de ellas, deben procurar estudiarlas, pues esto pueden hacerlo por medio del "Reglamento Interno del Ferrocarril", libro de instrucciones — que podrán recabar de la Inspección de Tráfico aquellos que no lo tengan — y "Ley general de los ferrocarriles"; esta última podrán consultarla en la secretaría seccional, y el que desee adquirir una puede solicitarla por intermedio de la sección a esta secretaría, que le será facilitada al precio de $ 2 moneda nacional.

Es también un deber de todo buen compañero ilustrar a su camarada y contribuir a que ningún asociado de la "Unión Ferroviaria" sea postergado por incompetente. Las secciones donde haya plantel de guardas podrán habilitar hasta dos o tres días para hacer entender y poder contestar debidamente todas esas preguntas.

Esperamos, pues, que los camaradas miembros de las Comisiones Administrativas se interesen y hagan conocer este cuestionario a los asociados, que es sin duda de gran utilidad para los compañeros guardas, pues así lo ha entendido la Comisión de Reclamos de la sección Buenos Aires Sud, que lo gestionó y obtuvo, y así lo entendemos nosotros también.

En la seguridad de que procederán en la forma indicada lo saludan cordialmente

Por los Comités Centrales. — G. A. Lamela, secretario general de Tráfico. —R. Kogan, secretario general de Talleres.

EL CONGRESO DE LA I. T. F. EN VIENA

Para cumplir con la delicada misión que el Sindicato me encomendara, el día 25 del pasado salí de Madrid, en compañía de los camaradas José Díaz, que también había de cumplir análoga misión; el compañero Anastasio de Gracia, que se dirigía al mismo punto y con un objeto casi idéntico al nuestro, y el secretario general, compañero Trifón Gómez; formamos el grupo de expedicionarios españoles que en Viena habíamos de tomar parte en las deliberaciones del Congreso de la I. T. F., los días 2 y sucesivos del mes de octubre.

El amigo Gracia acudía al Congreso de la Edificación, que se celebraba en la misma fecha, aunque en lugar diferente, pero en la misma capital.

Éramos nosotros tres los que llevábamos al mismo comicio nuestra representación. Díaz representaría a la Sociedad de "chauffeurs" La Velocidad, que forma parte de la Internacional del Transporte.

Trifón Gómez, que es miembro del Consejo general, y yo, que llevaba la representación del Sindicato Nacional de la Industria Ferroviaria.

En París descansamos de nuestro viaje, y lo reanudamos juntos con Bidegaray, el 29, a las once de la mañana, llegando a la estación de Viena el 30 a las nueve de la noche.

En el recorrido de Francia, y después en el de Alemania y Austria, fueron varios los camaradas delegados que fueron engrosando el grupo de expedicionarios, siendo bastante nutrido en el momento de nuestra llegada a Viena.

Tan pronto pusimos el pie en el andén, una comisión numerosa de obreros ferroviarios y de tranvías, presidida por Fornet, secretario de la organización de Austria y miembro del Consejo general, nos prodigaron frases de salutación y abrazos fraternales.

Llovía copiosamente; el alumbrado no era abundante, y yo, sobre todo, caminaba con alguna dificultad.

Fué esto, como es natural, hasta la parte exterior de la estación, donde previamente preparados, aguardaban varios automóviles, que en ellos fuimos siendo instalados, y ya todos en la forma que se dice, comenzó el desfile, cada uno con la dirección conveniente al sitio del hotel donde habíamos de ser alojados.

Acompañados de un camarada de la localidad, nuestro auto se detuvo en la marcha cuando llegamos al hotel Hammerand, allí habían de quedar dos; Trifón y Díaz fueron los que, más próximos a la portezuela, se apearon los primeros.

El auto continuó su marcha, y seguimos, acompañados por el mismo camarada, y se nos condujo al hotel Post, y allí quedamos instalados el amigo Gracia y yo.

El compañero austriaco se despide afablemente, sin que ni a él ni a nosotros se nos ocurra quedarnos con alguna señal o dirección que nos facilitara el contacto, al día siguiente, con los demás compañeros.

En estas condiciones, al día siguiente, domingo 1o. de octubre, salimos después de tomar el desayuno, haciendo el comentario propio de la cosa desconocida, pues pagamos por dos jícaras de café, un trozo pequeño de pan y dos bolas de manteca 20.000 coronas, y saboreando el contraste que ofrecía la enorme cifra con su valor esencial, no nos era fácil contener una acentuada sonrisa, pues en moneda española equivalía a dos pesetas.

Vamos a buscar a nuestros compañeros, decíamos. Pero, ¿por dónde hemos de dirigirnos para conseguirlo?

No sabíamos. Tuvimos que optar por dedicar el tiempo a pasear la capital, pues hasta el siguiente día no comenzaban las sesiones del Congreso.

No fué mal empleado el día; vimos muchas cosas que al azar se nos presentaron, y que después ya no tuvimos tiempo de ver.

Desde por la mañana hasta por la noche, sin otra interrupción que la de hora y media para comer, lo dedicamos a recorrer las bellas y grandiosas avenidas, anchurosas plazas con artísticos monumentos y una profusión de jardines que son una verdadera maravilla.

Cansados de andar, aunque con mayor deseo de ver que al comensar, por la enorme perspectiva que se nos ofrecía de multitud de edificios y obras de ingeniería en el Danubio, se nos hizo de noche y la hora de cenar en el hotel, y convinimos en dar por por finalizado el día; después de cenar, nos retiramos a descansar, no sin antes cambiar impresiones de las medidas que habíamos de adoptar al día siguiente para acudir a la sesión inaugural de los Congresos: Gracia, al de la edificación, y yo, al de obreros del transporte.

A las ocho bajamos al comedor a desayunar; un instante después, un auto para a la puerta del hotel, y vemos descender a los camaradas Trifón y Díaz.

Ya estamos todos juntos; se sientan a nuestra mesa; tomamos, unos café, otros, chocolate, y después, en el mismo carruaje, nos dirigimos al palacio de la Cámara de Comercio, situado en la gran avenida de Stubenring, frente al ministerio de Comunicaciones.

Pagamos al "chauffeur," nos despedimos y penetramos en el edificio, guardando el turno obligado para ocupar el triangular departamento de la puerta de movimiento constante y giratorio.

Nos coloca frente a una amplia escalera de mármol pulimentado, peldaños y balaustradas; un tramo central permite ascender hasta la mitad de la altura del piso, de las mismas dimensiones; pero, uno a la derecha y otro a la izquierda, nos permiten situarnos en el vestíbulo de la Cámara.

En él hay colocados varios divanes, donde se descansa con comodidad; todas las piezas están enceradas y brillan como el barniz; un ancha franja de alfombra lleva la dirección de entrada a todos los departamentos.

Nos despojamos del gabán y del sombrero, presentamos la credencial de delegado a uno de los funcionarios que se hallan instalados al efecto; la examina, nos entrega una vistosa carpeta con los documentos que se han de necesitar y la carta de participación en el Congreso.

Nos señalan la entrada al salón de sesiones; otro funcionario examina nuestra carta de participante, nos permite el paso y nos indica el escaño que se le prepara a España.

Hay tres asientos; en nuestro pupitre, como en todos, en la parte superior contiene un rótulo, con letras muy visibles, que dice el nombre del país representado; nos colocamos en nuestro asiento Trifón, Díaz y yo; tenemos a la derecha a Austria, y a la izquierda a Italia...

Son las once de la mañana del día 2; las tribunas están ocupadas por público; se ven varias señoras.

En el salón hay bastantes delegados de distintos países; está el Comité ejecutivo en la presidencia, y comienza la sesión inaugural.

Williams y Edo Fimme pronuncian las primeras palabras de salutación, dando la bienllegada, y acto seguido habla el alcalde de Viena, Jacobo Renann, que también saluda a Europa, representada en el Congreso, y desea acierto en nuestras decisiones.

Federich Adler, diputado por Viena, en forma parecida, hace uso de la palabra y pronuncia un bello discurso que aplaude todo el Congreso y el público de las tribunas, y con esto comienzan las tareas del Congreso de la Internacional.

Mucho mayor espacio del que se dispone sería necesario para poder reflejar todo lo acaecido en las nueve sesiones que hemos celebrado; pero como en su día, ante nuestro Congreso Nacional, estoy dispuesto a dar todo género de detalles, pues las notas las conservaré, he de limitarme en la presente ocasión a un anticipo de impresiones respecto de lo tratado y acordado en aquel comicio.

Fué examinado el aspecto moral y económico de la organización, mereciendo la aprobación del Congreso la conducta del Comité ejecutivo y ratificando su nombramiento, pues se han perdido testimonios fehacientes de que son la mayor garantía para la Internacional los hombres que, como Edo Fimmen, en la secretaría general, con el adjunto Nathas, y Williams en la presidencia, serán capaces de llegar, con su obra de organización, hasta hacer de los obreros del transporte uno de los factores más firmes, de más valor efectivo, de la Internacional Sindical de Amsterdam.

Mociones de un interés enorme han sido las tratadas por J. Doring, que se refieren a la unificación de las condiciones de trabajo en la industria del transporte, presentando un estudio profundo y recomendando que para conseguir el completo conocimiento del asunto y poder traducirlo en hechos y realidades, advierte que su trabajo no lo considera terminado, pues cree que la Internacional necesitaría conocer de manera precisa el estado y régimen considera costosa y larga, pero que es de trabajo en cada país, diligencia que indispensable para poder hallar una forma de unificación y que ésta sea con acierto.

No es menos importante la presentada por Bidegaray, que trata de la socialización de los medios de transporte, y cuyo texto íntegro, que lo poseemos, debemos procurar su traducción y publicación en castellano.

La moción relativa a la situación económica mundial y a las condiciones del Tratado de Paz, presentada ésta por la Federación Nacional de Inglaterra, se acordó que la conferencia considera que no hay posibilidad de llegar a un estado de normalidad económica mundial, en tanto no se dé participación a Rusia en la economía política y social.

También se ha hecho cargo el Congreso, y en su vista acordó:

Respecto de la represión italiana por el gobierno de aquel país, disfrazando con el fascismo su persecución a los trabajadores, acordó protestar con la mayor de sus energías, y dispuesto a llegar, si fuera preciso, al "boicot" de la nación italiana por todas las demás naciones; y

Respecto del terror blanco en Hungría, se acordó dirigirse las organizaciones todas de la Internacional a los gobiernos en cada país, haciendo constar nuestra protesta y pidiendo que se dirijan al de Hungría manifestando el deseo de que cese en aquella nación tan injustificado proceder gubernativo.

Hay en todo esto un valor positivo,

siquiera sea en el orden moral; pues es evidente que el concepto de solidaridad se agranda tanto más en los hombres, cuanto mayor es el número de ocasiones en que trabajadores de distintas razas y de distintos idiomas se reunen para un fin idéntico.

Siendo el primer viaje que he hecho al extranjero, y con este fin, yo declaro que se ha agrandado enormemente la situación de mi espíritu, al hablar, oficial y particularmente, con checoeslovacos, ingleses y húngaros, y observar que en el fondo de nuestro ideal genérico existe la savia, la esencia de la justicia, que hace que sea idéntico nuestro pensamiento en cuanto a la defensa de la misma justicia, que no es la que invocan los gobernantes de ningún país.

Hemos deliberado con calor, con entusiasmo, algunas veces con pasión; se llegó a acuerdos concretos y de gran utilidad; después se ha fraternizado con un grado insuperable; todos, todos, parecíamos verdaderos hermanos. ¿No hay en todo esto un valor grande, que debe ser apreciado justamente? Yo estime que la Unión Internacional coadyuva de una forma poderosa a la obra de la emancipación.

Además de lo tratado en el Congreso, he de dar cuenta de otros actos que merecen sean conocidos por nuestros sindicados.

Voy a ver si, de una manera sucinta, hago, aunque sea ligeramente, mención de todo.

El día 4, al salir de la sesión de la mañana, aguerdaban a la puerta del edificio la bandera de la organización proletaria, un enorme gentío y tres bandas de música, que al aparecer en la portada el Comité ejecutivo, entonaron la Marsellesa de la paz, que todos escuchamos con el sombrero en la mano. Después la Internacional. Pronunciaron discursos Williams y Edo Fimmen, y se organizó una manifestación de muchos miles de personas, que por buen instante el paso de tranvías y demás carruajes estuvo detenido.

En las avenidas y en los balcones, muchísima gente presenciaba el paso de los manifestantes, y al paso de la bandera roja todo el mundo se descubría con respeto.

Así fuimos hasta el hotel del Jardín, entonando alegres pasodobles las bandas y alternando. Al llegar, nos instalamos en un soberbio comedor, por sus dimensiones y por su ornamentación.

Allí se volvió a entonar la Marsellesa y la Internacional, almorsando después todo el Congreso y algunos invitados.

Al final entonaron himnos por separado grupos de franceses, ingleses y alemanes, que todos los demás aplaudíamos.

Por la noche, y el mismo día, se nos invitó a un brillante concierto de música y canto de ópera austriaca, estando muy concurrido, y celebrándose éste en el salón de recepciones del palacio que fué del emperador.

Y el último día fuimos obsequiados a dar una vuelta en tranvía a toda la capital; después, en varios autobuses, fuimos trasladados a unos jardines que hay en las afueras, y en una altura considerable, donde existe otro palacio de la antigua burguesía y que hoy está destinado a hoteles y restaurantes.

En un gran comedor, adornado profusamente de flores y una brillante iluminación, se celebró un banquete espléndido en toda la acepción de la palabra.

Más de quinientos comensales participamos de este obsequio, que la organización de Viena ofrecía a los delegados de Europa, acto también de verdadera fraternidad. Fué amenizado por la orquesta y artistas del teatro de la Opera, resultando un acto de memorable recuerdo, terminando con discursos de Williams y Edo Fimme ensalzando a la Internacional, y otro discurso del alcalde de Viena, que, en nombre de la clase trabajadora, alentaba a seguir la obra en camino, y adhiriéndose a todas nuestras deliberaciones.

Y con vivas a la Internacional, se fué deshaciendo aquel enorme grupo de familia trabajadora.

Los autobuses nos vuelven a llevar a la ciudad; nos vamos despidiendo de unos delegados y de otros, con quien más cerca hemos estado estos días, y nos trasladamos al hotel para, al día siguiente, emprender el viaje de regreso, trayendo el recuerdo de la grandeza de la organización proletaria del mundo, y de las bellezas inacabables de un pueblo que, por causa de la vanidad capitalista, atraviesa una crisis de hondo malestar.

A. FERNANDEZ QUER.

Madrid, 14 de octubre de 1922.

Movimiento e Informes Seccionales

Buenos Aires Oeste

Constitución de la sección. — Nombramiento de autoridades. — Primeras resoluciones.

Esta importante sección, que no ha mucho fuera disuelta por la obra infame de los elementos divisionistas, ha quedado nuevamente constituída. Hé aquí la comunicación que dirige a las demás secciones del F.C.C. y un manifiesto a todos los trabajadores del mismo:

Buenos Aires, diciembre 7 de 1922.

Estimados camaradas: Esta Comisión Ejecutiva cumple con el deber de comunicar a esa sección hermana que la sección Buenos Aires Oeste ha tornado a la lucha sindical, engrosando las filas de la contraternidad Ferroviaria, llenando así el anhelo de muchos camaradas que estaban ansiosos de que se constituyera la sección cabecera del F. C. Oeste.

El día 4 de diciembre del corriente año, se reunieron en el local de la calle Alberti 355 de la Capital Federal, una apreciable cantidad de camaradas del F. C. Oeste (Sección Buenos Aires) y al reorganizar la sección de la **Unión Ferroviaria**, nombró su Comisión Ejecutiva que quedó constituída en la siguiente forma:

Presidente, José Ferro; secretario Esteban Martinena; tesorero, Francisco Oddone; vocales: Ludovico Mezzorana, Luis Landolfi, Damián Bula, Guillermo Torres y Juan Landonio.

Entendemos que esta noticia repercutirá alegremente en el corazón de los compañeros que aman la organización y les estimulará a seguir por el camino emprendido, cuya finalidad es la de conseguir la completa emancipación del gremio ferroviario, propiciando todas las mejoras morales y materiales que sean posibles.

Al constituir la sección Buenos Aires Oeste, se ha hecho con el sano criterio de hacer obra positiva en la organización ferroviaria, llenando las aspiraciones de los camaradas asociados que al agruparse en una sección lo hcen con el fin de aunar esfuerzos formando así una potencia que imponga a las empresas de los derechos que asisten a los obreros y empleados ferroviarios.

Esta Comisión Ejecutiva tiene la esperanza de que su tarea no será vana y que a ella cooperarán todos los camaradas, que conscientes de sus obligociones desean ver a la organización en estado floreciente, para así poder encarar con éxito la defensa de los ferroviarios.

Con estos propósitos, surge nuevamente a la vida sindical la sección Buenos Aires Oeste, y desde ya, descartamos la aprobación y el estímulo de los compañeros de esa sección y nos ponemos de lleno a trabajar por el engrandecimiento de la **Unión Ferroviaria**, incansablemente hasta tener la satisfacción de colocarla en condiciones de cumplir con su misión histórica.

Saludos cordiales y un viva a la Confraternidad Ferroviaria.

Por la Comisión Ejecutiva. — **Jesé Ferro**, presidente; **Esteban Martinena**, secretario.

LOS FERROVIARIOS DEBEN LEER ESTE MANIFIESTO — A los camaradas de la sección y a los ferroviarios en general.

Camaradas: **La Sección Buenos Aires Oeste ha tornado a la lucha sindical.** Un grupo entusiasta de camaradas reorganizando la sección cumple con un deber que era el de todos los ferroviarios de esta seccional.

La clase trabajadora debe por ley natural estar organizada No se puede concebir un capitalista que no defienda su capital, como tampoco puede concebirse un trabajador que sumisa o inconscientemente se preste a satisfacer las ambiciones de aquél; **La organización es lo útil para los trabajadores, es una necesidad indispensable unir la voluntad del brazo contra la prepotencia burguesa.**

Un trabajador es una insignificancia ante el capitalismo que de por sí representa una fuerza, muchos hombres organizados en un sindicato forman una potencia, que aplicada conscientemente puede imponerse ventajosamente al capitalismo.

La Comisión jecutiva nombrada en la reunión habida el día 4 del corriente al lanzar este manifiesto lo hace en la seguridad que los camaradas que se hallan al margen de la organización, comprenderán el estdo de inferioridad en que se encuentran ante las emprsas y raccionarán volviendo a ocupar sus pustos, seguros de que cumplirán una misión de alta concordancia obrera.

El nuevo sistema de nuestra organización es una seguridad para los asociados, con ese sistema se evitará que minorías insignificantes se valgan del sindicato para hacerle servir intereses personales. **Una reacción se imponía y esa reacción se ha producido felizmente en esta sección** Estamos nuevamente de pie frente al enemigo patrón y combatiendo al enemigo patrón marcharemos en pos del ideal de los explotados, que anhelan sacudir el yugo que los oprime.

Estamos convencidos que la tarea será ardua, sabemos que muchos camaradas **engañados** por elementos que sólo tienen en cuenta sus tendencias ideológicas, **aprecian con criterio equivocado la situación real del gremio ferroviario.** Es indispensable, pues, que los camaradas juzguen y se den cuenta de la finalidad que se persigue, que se piense con consciencia en el valor de los beneficios que trae la organización y analizando serenamente, se resuervan a engrosar las filas de la **UNION FERROVIARIA que en conjunto con "La Fraternidad" integran la "Confraternidad Ferroviaria"** que es la genuina organización de los ferroviarios, llamada a desempeñar un rol importantisimo en las luchas sindicales de la República.

Siendo este un deber ineludible, tenemos la firme convicción de que sabrán responder a esta necesidad, **solicitando el ingreso correspondiente en la organización.** No hacerlo demuestra inconsciencia y servilismo y por lo tanto urge demostrar que los camaradas del F. C. Oeste como así los de la sección Buenos Aires repudian el servilismo. — **La Comisión Ejecutiva.**

Buenos Aires, diciembre de 1922.

PERGAMINO, F. C. C. A.

La farsa de un titulado Congreso. — La sección Pergamino desmiente rotundamente el manifiesto que más abajo se transcribe, lanzado por el titulado congreso de los Ferroviarios Unidos (?) y por el cual se incluye a esta seccional en la nómina de las que dicen haber concurrido.

Esta seccional, en defensa de la verdad declara no haber concurrido a ese pseudo congreso y declara asimismo haber resuelto continuar en las filas de la **Unión Ferroviaria** por la voluntad de más del 90 o|o los trabajadores de esta localidad.

Causa risa tanto cinismo para mentir, pero, a fin de que tanta desfachatez no sorprenda a los hombres que sinceramente luchan por su emancipación que pudieran ser víctimas de disparates del calibre que comentamos, hemos creído oportuno darla a publicidad con el repudio que antecede. Hé aquí el manifiesta de marras:

Sindicato Ferroviarios Unidos del F. C. C. A. — El congreso de unificación de los trabajadores del F. C. C. A. — A todos los ferroviarios de la república — Salud:

Cumpliendo con el imperativo deber, en este momento histórico por el que atraviesan los ferroviarios del país, el congreso de unificación ferroviaria de los trabajadores del F. C. C. A. se vé en el ineludible deber de hacer llegar a todos los ámbitos del país la voz de aliento y el saludo fraternal, al mismo tiempo que les diseña la labor realizada por este congreso.

Cumpliendo una etapa del gran camino a recorrer, cuyo objetivo final sería hasta que se llegue a constituir una sólida y potente federación de sindicatos ferroviarios que cobijará a todos los explotados del riel, con principios claros y definidos, que luchará sin desmayos hasta conseguir que los trabajadores se capaciten y se pongan en condiciones de quebrantar las fuerzas del capitalismo y del estado .

A raíz de las traiciones sin número de los cuerpos centrales de la Confraternidad Ferroviaria y después de todos los incidentes habidos y la separación de la sección Tráfico Rosario de dichos cuerpos y su unificación con los del sindicato autónomo de la localidad, surge de dicha unificación la necesidad de orientar a las demás secciones que se encontraban en idénticas condiciones y se crea un Comité pro congreso de acuerdo a la circular 1 de la sección Ceres (iniciativa que la sección Rosario hace suya) y este comité encara los trabajos hasta la realización del congreso, en el que se reunen la mayoría de las secciones del F.C.C.A. y constituyen confraternales y sindicalistas el sindicato ferroviarios unidos del F.C.C.A., cuya misión es apartarse de los repugnantes métodos jurídicos y por los medios específicos de la organización sindical, tratará por todos los medios a su alcance todas las mejoras inmediatas y cooperará con todos los organismos afines hasta conseguir su objetivo final.

Y por estas razones, invitamos a todos los compañeros a reforzar a las filas, y en particular a los del F.C.C.A. para que el trabajo empezado con tan brillante éxito, se coronado con la realización de nuestras aspiraciones.

Por el congreso, las secciones que concurren. — Tráfico, Rosario; Talleres, Pérez y Rosario; Victoria, Corral de Bustos, Casilda, Córdoba, Sunchales, Campana, San Nicolás, Venado Tuerto, Buenos Aires, Tucumán, Ceres, Santiago, Firmat, V. Constitución, San Martín, La Banda y Pergamino. — Rosario, noviembre de 1922.

Agradecimiento. — Camaradas ferroviarios, sección Pergamino: Por intermedio de nuestro órgano de publicidad, EL OBRERO FERROVIARIO, quiero hacer llegar a mis nobles camaradas de la sección, mi más profundo agradecimiento por los importantísimos beneficios que se sirvieron dispensarme tanto a mi como a mi familia durante mi larga estadía en Capilla del Monte donde debí permanecer durante seis meses por disposición médica, a los efectos de curarme de mi larga y dolorosa enfermedad, que tan cruelmente pesaba sobre mí, hasta el extremo de ver agotadas mis energías, lo que me obligó a trasladarme al punto citado en busca de salud.

Cuando ya en vías de dominar mis males recibo con dolor la pérdida de mi hijo de 18 meses, a quien dejara lleno de salud para encontrar a mi regreso sólo el triste recuerdo. Declaro a mis nobles caradas que no hay palabras capaces de valorar lo mucho que les hube costado, ni hago exclusividad sobre todos aquellos que visitaron mi desconsolado hogar, en los momentos más amargos de la vida para prestar su desinteresada cooperación; llegue a ellos mis incalculables gracias, a quienes reconozco deberles la recuperación de mi salud, para hoy encontrarme entre ellos en esta mi querida sección.

Cordiales saludos para todos en general, S. S. — **Roque Peralta.**

CHACABUCO, F. C. P.

Balances. — A continuación damos el resumen de los siguientes balances:

Balance desde el 20 de junio hasta el 14 de agosto:

ENTRADAS: Dinero en efectivo recibido de la comisión anterior $ 201.65; recolectado en lista de suscripción pro placa, $ 42.50; cobrado en concepto de cotizaciones de Tráfico y Talleres, pesos 64; por un carnet, $ 0.20; recibido de D. Paipa, $ 5.60. Total entradas, pesos 313.95.

SALIDAS: Por tización a los Comités Centrales, $ 88.40; por alquiler del local social, dos meses, $ 14; donación placa Riaño $ 3; por útiles de escritorio y varios, según comprobantes, $ 5.30. Total de salidas, $ 110.70. A poder de la comisión pro placa a compañero Riaño $ 42.50. Dinero en efectivo en caja, $ 160.75.

Balance de septiembre a octubre:

ENTRADAS: Saldo del balance anterior, $ 160.75; suscripción pro placa, pesos 42.50; traducción de documentos del compañero Serafín, $ 18.50; por concepto de cotizaciones de Tráfico y Talleres, $ 180; libros reglamentación del trabajo, $ 2. Total entradas, $ 403.75.

SALIDAS: Abonado por la placa, pesos 40; por alquiler del local, dos meses, $ 14; por gastos de coche para ir al cementerio, $ 8; dos litros kerosene, $ 0.70. Total de salidas, $ 62.75. Saldo que pasa al siguiente mes, $ 341.05.

Balance de octubre-noviembre.

ENTRADAS: Saldo del mes anterior, $ 341.05; cobrado por concepto de cuotas, $ 4. Total, $ 345.05.

SALIDAS: Por alquiler del local, meses de noviembre y diciembre, $ 14; por cotizaciones a los Comités Centrales, pesos 142.70; por útiles de escritorio y varios gastos según comprobantes, $ 3.10. Total salidas, $ 159.80. Saldo que pasa al mes siguiente, $ 185.25. — **Fermín Pardo**, secretario general.

DARWIN, F. C. S.

Despedido. — El 29 de noviembre fué transferido para Mar del Plata el compañero Lucio Fernández, socio activo y entusiasta de nuestra organización, el cual durante su permanencia en ésta trabajó activamente en pro de nuestro gremio.

Los compañeros de la sección, como acto de despedida, le ofrecieron un almuerzo campestre, lo que evidencia las simpatías de que gozaba el mencionado camarada en la localidad.

Recomendamos, pues, a los confraternales de Mar del Plata a este buen compañero, para que lo tengan en cuenta a efecto de las atenciones de que es merecedor. — **Corresponsal.**

GALVEZ, F. C. C. A.

Balance de la Caja de Ayuda Mutua. — A continuación publicamos el balance de la Caja de Ayuda Mutua, anexa a la Confraternidad Ferroviaria, correspondiente a los meses de agosto, septiembre y octubre del corriente año:

ENTRADAS: Saldo del mes anterior, $ 826.75; por cobranzas del mes de agosto, $ 153; por cobranzas de cuotas del mes de septiembre $ 162; donación del compañero R. Pedernera, $ 30; por cobranzas de cuotas correspondientes a octubre $ 159. Total de entradas, pesos 1.335.75.

SALIDAS: Por subsidio a los compañeros Antonio Villagra, $ 26; Blas Bistaniguo, 34; Bartolomé Pantasso, 12; Francisco Roldán, 52; Luis Pfeiffer, 28; Justo Aguilar, 22; Pedro Rossi, 16; Zoilo Acosta, 12; Isidro Aquino, 52; Juan Deangelo, 18; Romeo Lorenzetti, 8; Rinaudo Pedernera, 322; Cristóbal Díaz, 4; Antonio Leonetti, 132; José Trasero, 10; José De Nicola, 4; por gasto de franqueo, $ 1; por 2000 recibos cuotas y un block papel, $ 18. Aotal de salidas, pesos 771. Saldo que pasa al mes de noviembre, $ 564.75.

T. Monzón, Secretario general; **A. Copello**, contador; **H. Carangi**, tesorero; **José Banausea y Venancia Leguizamón**, revisadores de cuentas.

HERRERA, F. C. C. A.

Transferencia. — En el mes de noviembre fué transferido para La Banda el secretario de esta sección, compañero Rómulo Castro, hecho que causó profundo pesar entre sus compañeros y amigos, pues se trata de un camarada que siempre demostró tener un profundo cariño por la organización, por la que luchó con abnegación y entusiasmo a pesar de los muchos obstáculos que los propios compañeros le creaban, tanto desde el puesto de secretario que desempeñó con toda eficacia, como desde el puesto de simple asociado.

Dado los méritos del camarada R. Castro, lo recomendamos a los compañeros de La Banda para que le dispensen las atenciones de que es merecedor. — **César Mochi**, secretario general.

TEMPERLEY, F. C. S.

Agradecimiento. — Los que suscriben, dejan constancia públicamente, por intermedio de EL OBRERO FERROVIARIO de haber recibido la cantidad de ciento ochenta pesos, producto de la suscripción que a raíz de un fallecimiento en familia, hicieron circular los compañeros D. Petraglia, Forlini Espósito y Cambiorfi encabezándola la sección con veinte pesos. Nuestro profundo gradecimiento, pues, hacia estos compañeros y a todos los que con su óbolo hayan contribuído a la realización de la solidaridad práctica, que nos ha aliviado grandemente de la afligente situación económica en que nos ha dejado tan lamentable desgracia. — **Valentín y Antonio Molinelli.**

SANTA FE, F. C. C. N. A.

Balance. — Para el conocimiento de todos los compañeros asociados publicamos un resumen del balance del mes de septiembre pdo.:

ENTRADAS: Saldo del mes anterior, $ 269.80; por cuotas cobradas en los meses de junio a septiembre, $ 46; por veinte carnets de asociados, $ 4. Total, $ 319.80.

SALIDAS: Por cotizaciones a los comités centrales, mes de abril, $ 21.50; idem por el mes de mayo $ 42; a "La Fraternidad" por alquiler del local social mes de julio, 7; por gastos varios según comprobantes, $ 3.37. Total gastas, $ 73.87. Saldo que pasa a octubre $ 245.93. — **Anibal Grillo**, revisador de cuenta; **Miguel Díaz**, tesorero.

RAWSON, F. C. P

Designación de Comisión Ejecutiva. — En la asamblea general realizada por esta sección el día 3 del corriente, después de aprobar las resoluciones tomadas por los congresos mixtos y extraordinario de Tráfico y Talleres, se realizó el escrutinio del voto general para designar la Comisión Ejecutiva, que de acuerdo a los nuevos estatutos de la **Unión Ferroviaria** debe hacerse cargo de la sección el primero de enero próximo, quedando constituída de la siguiente forma:

S. Altamiranda, presidente; E. González, secretario; A. Mastrovicenzo, tesorero; S. Macera, B. Santos, L. López, M. Morellini y C. Rodríguez, vocales.

Para la Comisión Mixta fueron electos: D. Cavagna, C. Rodríguez y L. Benavides.

Advertencia. — Se llama especialmente la atención de un asociado de ésta, para que no intervenga en asuntos que no le incumben, haciendo quedar mal ante los superiores a un compañero de trabajo. Si persiste en sus propósitos nos veremos obligados a publicar su nombre para que todos los compañeros lo conozcan.

También queremos advertir a varios compañeros que no se cumple con el deber de asociado con el solo hecho de pagar la cuota mensual. A más de eso se requiere concurrir a las asambleas, leer los diarios de la organización y trabajar, aunque sea un poco para el bien colectivo, para en esa forma poder ver en un tiempo relativamente breve coronados de éxito nuestros justos anhelos.

Con esto creo no habrá ya necesidad de insistir sobre el particular en nuestro periódico, seguro que los compañeros sabrán cumplir con su deber, dedicando cada quince días o un mes un par de horas a la organización, de lo contrario nos veremos obligados a publicar en cada número de nuestro periódico los nombres de los rezagados. — **La Comisión.**

MERCEDES, F. C. P.

Nombramiento de la nueva Comisión Ejecutiva. — En la asamblea que esta sección realizó el 3 del corriente mes, se fectuó el escrutinio del voto general para la elección de la nueva Comisión Ejecutiva, el que di el siguiente resultado:

José Repetto, presidente; Tomás Guaragna, secretario; Alfredo G. Ojeda, secretario de actas; Héctor Malucotti, tesorero; Victorio Bordi, Bautista Telesca, Fernando Romandelli y Eduardo Ojeda, vocales.

SEVIGNE, F. C. S.

Resolución de asamblea. — La sección Sevigné, reunida en asamblea en fecha 11 de diciembre de 1922, con el objeto de juzgar la actuación del tesorero compañero M. Magallanes al cual se le comprobó una falta de dinero que alcanza a $ 236.32 en efectivo, y teniendo en cuenta las explicaciones dadas por el interesado, el cual se compromete a saldar dicha deuda en cuotas mínimas de cinco pesos mensuales y de mayor cantidad cuando su situación pecuniaria se lo permita, la asamblea acepta ese temperamento pero al mismo tiempo resuelve, como medida disciplinaria, suspender al citado ex tesorero en sus derechos de asociado a la organización hasta tanto no reintegre a la misma la totalidad de la suma faltante.

Aclaración. — A raíz de una publicación aparecida en el número anterior de nuestro periódico en donde se habla del compañero J. Arnaldo, farolero de esta estación por haber salido como guarda con el tren 705 en fecha 22 de octubre por carecer la empresa de guardas titulares en ese momento, quiere el citado comunicar dejar constancia de que al salir como tal no afectaba a ninguno de sus compañeros por cuanto se encuentra en las condiciones que establece la reglamentación del trabajo para cambistas, faroleros, etc., y también encontrarse con su descanso correspondiente a la hora que fué llamado.

En cambio no se hallaba en las mismas condiciones el compañero de trabajo Cámara, que salió con él en el mismo tren, por ser éste un practicante sin sueldo y menor de edad, de quien se ha valido y se vale la empresa para salir de apuros.

El compañero Arnaldo cree, pues, que con lo expuesto queda suficientemente aclarado su proceder con respecto a la publicación citada. — **A. Contino** secretario.

HAEDO, F. C. O.

Siempre el mismo ha de ser. — El testaferro Piñeyro y creemos que no ha de aprender hasta que su imbecilidad lo lleve al rincón de las cosas inútiles,allá en el mismísimo lugar donde descansa su excelentísimo maestro, cuya reciente labor en perjuicio de los compañeros guardas ha merecido nuestra atención y ocupó en diversas ocasiones las columnas de EL OBRERO FERROVIACIO

Por artimañas de Piñeyro y no sabemos si algo debe tocar también al dócil guarda Manes, el caso es que el día 12 del corriente, entre uno y otro han hecho una nueva carnereada.

El guarda Manes salió solito a Liniers con un corte de 60 números, es decir, con un tren doble, que debía ocupar a dos guardas; sabemos que Piñeyro se vale de artimañas para hacer ver que a la coja va un peón o apuntador y en vez no vá ninguno, pero tampoco ponemos en duda la docilidad de Manes; sabemos que nada tienen que envidiarse uno a otro, en cuanto a servilismo se refiere.

Hay en esta sección un buen número de aspirantes rebajados, de manera que no hay tal falta de personal que justifique semejantes excesos. Lo que hay sí, es un jefe sin pudor de ninguna clase y con gauchadas que a la postre perjudican a la empresa, ocultan las necesidades reales del servicio.

Estamos seguros. ¡Seguirísimos don Pedro! Que la empresa le va a pagar muy bien su sistemático servilismo; también cómo le ha pagado a otros que han obrado en la forma como usted lo hace.

Por hoy basta. — **Corresponsal.**

Diciembre 1922.

H. RENANCO, F. C. P.

Una resolución plausible. — Como se recordará esta sección, porque así lo deseaban los menos, venía figurando individualmente como opuesta a la **Unión Ferroviaria.** Hemos tenido ocasión de verla encabezando escritos más o menos hirientes, más o menos descabellados, pero felizmente, la razón se impuso y sus componentes terminan de dar un rotundo mentís a todos esos trabajitos, resolviendo en votación general, por gran mayoría, continuar adheridos a la **Unión Ferroviaria.**

Huinca Renancó quiere la unidad de los trabajadores por encima de todas las sectas y prejuicios. Así lo han resuelto sus componentes. — Diciembre 1922.

CORRIENTES, N. F. A.

Se hace saber a los compañeros de esta sección que el compañero José P. García ha resuelto retirar su renuncia de secretario de la seccional, en virtud de habérselo pedido varios compañeros.

En consecuencia la correspondencia y demás asuntos relacionados con la **Unión Ferroviaria** deben continuar dirigiéndose al citado camarada. — **Corresponsal.** Diciembre 1922.

RIO COLORADO, F.C.S.

Robos impunes, como si no hubiera policía — Frecuentemente los trabajadores de esta población vienen siendo víctimas de robos por parte de elementos que por la impunidad con que obran parecen gozar de la protección de la policía de la localidad, si no es ella la autora de los mismos.

Lo más sospechoso del caso es que los robos se cometen siempre en perjuicio de modestos trabajadores, pero casi nunca se cometen con personas de situación desahogada, lo que evidencia el propósito de perjudicar a éstos, ya sea en los pesados recursos acumulados a costa de grandes privaciones, o ropas y demás útiles. Y corrobora más nuestra creencia de que son robos premeditados en perjuicio sciamente de los trabajadores el hecho de que el periódico semanal de la localidad, "La Unión", que según ella, defiende los intereses del pueblo—¿de qué pueblo?—no se haya ocupado de estos continuos robos, ni tampoco de la negligencia o complicidad de la policía, para que quedaran impunes; máxime teniendo en cuenta que dicho semanario tiene por costumbre hacer un verdadero escándalo por una cosa insignificante, que carece de interés para la población, pero que sin duda alguna lo tiene para la caja de "La Unión".

Un caso concreto de los muchos que podríamos citar, que demuestra evidentemente la negligencia o complicidad de la policía es el siguiente: Hace algún tiempo tres compañeros fueron robados en la suma de $ 150 mientras dormían, valiéndose los ladrones para efectuar el robo sin ser molestados de algún narcótico para hacer dormir a las víctimas.

Denunciado el robo en la comisaría de la localidad, ésta se limitó a tomar nota de la denuncia, sin tomar las medidas del caso para descubrir a los ladrones, debido a que las víctimas eran pobres trabajadores. Los ladrones, a los que la policía puede individualizar en cualquier momento si se interesa en ello, pueden pasearse libremente sin temor de ser molestados.

Si la policía de esta localidad no toma medidas para evitar la repetición de estos robos, o individualizar a los ladrones, nos veremos obligados a poner en descubierto algunos entretelones más que demuestran el mal proceder de la misma en el desempeño de su misión para cuidar los verdaderos intereses de la población confiados a su custodia.

En cuanto al semanario "La Unión", si persiste en su actitud de no denunciar estos robos, que se cometen en la mayor impunidad — ¿o es que lesiona sus intereses? — nos veremos obligados a decir algunas cositas que demuestran el por qué oculta ciertas denuncias, dando en cambio exagerada publicidad a otras sin ninguna importancia para la población, pero no así para su caja. — Un ferroviario.

A los compañeros de la Sección Talleres (F. C. S.)

El nuevo sistema de organización de la Confraternidad Ferroviaria

"Esta sección ha creído un deber suyo lanzar este manofiesto, con el propósito de explicar — por si alguien lo ignora aún — cuáles han sido las principales causas que motivaron el cambio de sistema de nuestra organización, a base de centralización y personería jurídica, o lo que sería lo mismo decir que hemos adoptado el método de lucha y sistema de organización de los maquinistas y foguistas organizados en La Fraternidad.

La experiencia que nos han dado los últimos cinco años de vida sindical, con los acontecimientos ocurridos en el transcurso de los mismos, y cuyas consecuencias aun palpamos, es lo suficiente elocuente para demostrar que el gremio ferroviario sin unidad nada o poco vale. Los hechos acaecidos en el período de tiempo que duró la guerra declarada entre la Federación ferroviaria y La Fraternidad han demostrado de una manera que no deja lugar a dudas que los ferroviarios de tráfico y talleres necesitan el apoyo del personal de tracción en sus luchas con las empresas, así como el de tracción necesita el de tráfico y talleres.

Con el cambio de sistema de nuestra organización, el que es similar, por no decir idéntico, al de La Fraternidad, hemos conseguido afianzar definitivamente — pese a los charlatanes que sostienen lo contrario — la tan anhelada unidad de nuestro gremio, y como consecuencia de esta unidad nuestro entendimiento mutuo va a ser efectivo y permanente, por lo mismo que todas las cuestiones a plantear y a resolevr que afectan al gremio serán apreciadas desde un mismo punto de vista.

Por otra parte, la anhelada federación de industrias, que hoy sirve de bandera a cierta "gente" para combatirnos y denigrarnos, por el solo hecho de que pensamos con nuestra propia cabeza, y no con la de "ellos", esa "federación", o mejor dicho, la fusión del gremio ferroviario, sólo será un hecho cuando en la práctica hayamos demostrado algo más de capacidad y disciplina gremial de la que hemos dado pruebas hasta ahora. Entonces, repetimos, la fusión será un hecho.

En cuanto a la adopción de la personería jurídica, y del sistema centralista, lejos de perjudicar en lo más mínimo, beneficiará en mucho a nuestra organización, por más que además de ser un gremio el ferroviario cuyo trabajo se rige por leyes, decretos y reglamentos gubernamentales, que todos, sin excepción, cualquiera que fuese su manera particular de pensar, tienen que someterse a ellos y acatar sus disposiciones, con o sin personería jurídica en cambio su adopción oficial para nuestra organización nos facilitará mucho en nuestros trámites ante empresas y gobiernos, en los diversos incidentes y arbitrariedades que a diario se producen entre el personal y la superioridad y que no es posible resolver cada uno de ellos por medio de una huelga, porque llegaríamos a la conclusión de que el gremio tendría que estar continuamente en huelga, sin que esto signifique de ninguna manera de que hemos renunciado al legítimo derecho de practicar la huelga cuando las gestiones pacíficas no hayan dado resultado, o cuando el interés general del gremio así lo exija en un momento determinado, por cuanto la personería jurídica ni la obstaculiza y ni la impide.

La razón más fundamental que justifica la adopción del sistema centralista es la uniformidad de las condiciones de trabajo, horario y salario que deberían regir, y que no fué posible implantar hasta el presente, precisamente por la manera disparatada en que se resolvía una misma cuestión en las distintas secciones y ferrocarriles, por el sistema federalista. En cambio ahora tenemos la convicción de que vase a conseguir ese objetivo por cuanto el cuerpo central será el que, inspirándose en los intereses generales del gremio, encarará y resolverá todas las cuestiones que se le planteen, con un criterio uniforme, y la prueba evidente la tenemos en apoyo de lo que aquí afirmamos en La Fraternidad, teniendo además la convicción de que el régimen administrativo, en lo que respecta a cotizaciones funcionará mejor.

En consecuencia, hacemos un llamado sincero a todos los compañeros de esta sección y especialmente aquellos que sobreponen su idiosincrasia y sus convicciones personales, a los intereses y conveniencias del gremio general, a que reflexionen y mediten, que con su actitud no hacen más que favorecer a las empresas porque lo que éstas quieren es que peleemos entre nosotros; para así podernos explotar más tranquilamente, y creemos oportuno recordar aquí el adagio que dice: "Mientras dos pelean un tercero rie".

Tenemos la convicción de que este llamado no caerá en el vacío, por que él expresa nuestro sincero sentimiento de compañerismo y fraternidad, y los que a pesar de todo no vinieran a nuestras filas, no tendrán derecho a quejarse de las consecuencias que esa actitud les podría traer.

Declaramos que a la organización no le interesa, ni le preocupa, la manera particular de pensar de sus asociados, fuera de su campo de acción, pero sí se considera con derecho a exigir que cada uno contribuya en la medida de su fuerza a su engrandecimiento, ya que todos gozan de los beneficios que la misma reporta a sus asociados en las diversas circunstancias.

Terminamos exhortando a los compañeros a que redoblen sus energías y hagan una activa propaganda, para poder llegar un día no muy lejano a la completa emancipación, que es el anhelo de todo compañero conciente."

TRABAJADORES:

Es deber de conciencia no consumir las cervezas Africana, Pilsen, Morocha y Africana Extracto doble, marca Bieckert. Solidaridad, compañeros, y guerra a la Bieckert.—Comité de huelga.

Impreso en los — talleres de — LA VANGUARDIA